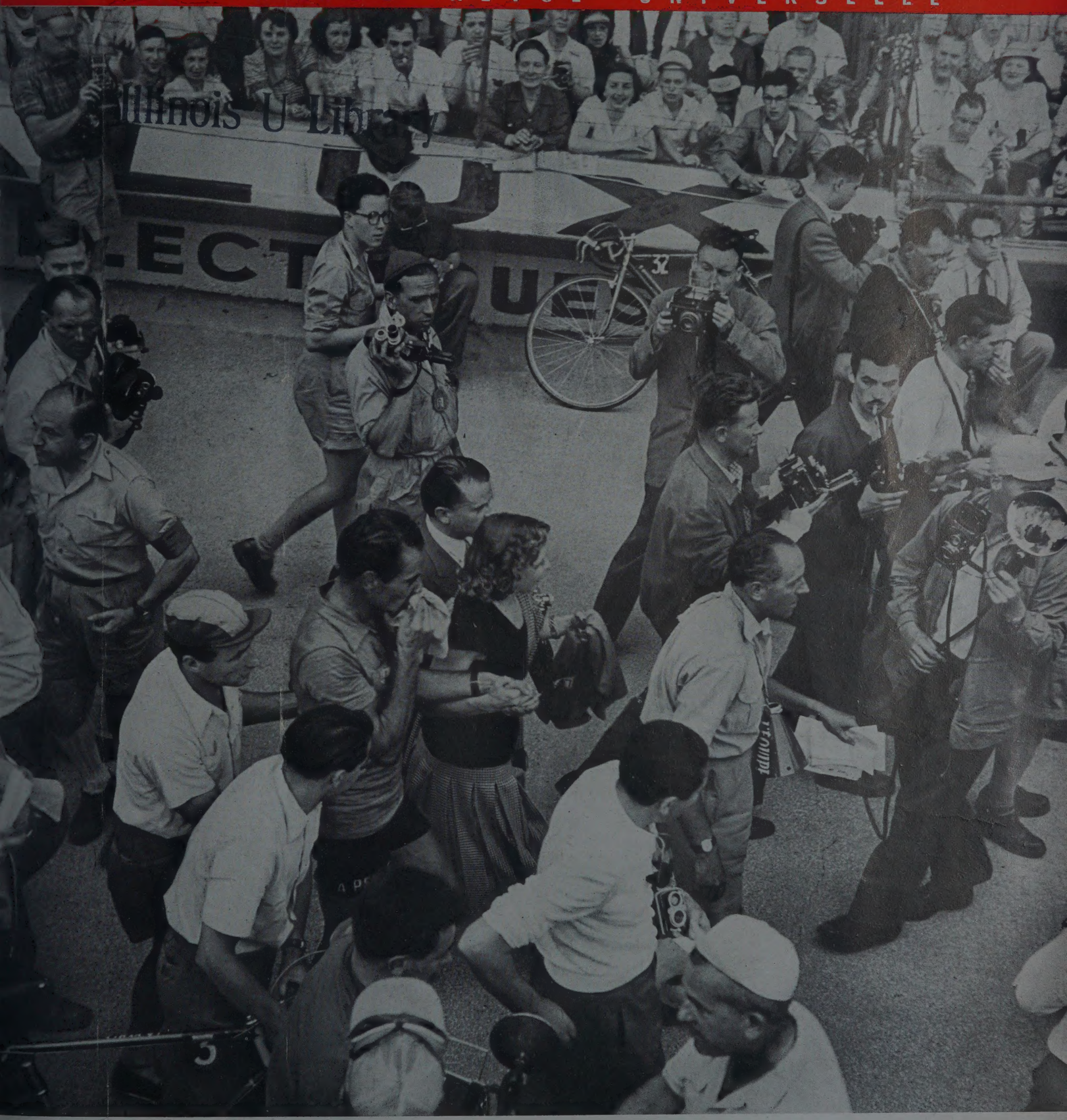
4 AOUT 1951

N° 303 -100 FRANCS

France ILLUSTRATION

LE MONDE ILLUSTRÉ

LA GRANDE REVUE UNIVERSELLE



UN GRAND CHAMPION GAGNE UNE GRANDE ÉPREUVE

Au Parc des Princes, Line Renaud, vedette de la chanson, tenant d'une main le maillot jaune, guide le coureur suisse Ugo Koblet, qui, grand vainqueur du 38e Tour de France, va accomplir son tour d'honneur sous les acclamations de la foule. Photographies *France-Illustration* (Ch. P. Raffin).

EN EXCLUSIVITÉ : LA DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE DU MARÉCHAL PÉTAIN (Voir pages 100 et 101).

LE RÉFRIGÉRATEUR DE DEMAIN !...

Toujours en tête de la technique, "FRIGIDAIRE" lance, sur le Marché Français, le réfrigérateur qui, par des avantages insoupçonnés en Europe, a répondu à toutes les exigences du public américain :

- ★ *La plus grande capacité sous l'encombrement le plus réduit ;*
- ★ *La possibilité de ne faire le marché qu'une fois par semaine même pour une famille de 6 à 8 personnes ;*
- ★ *Une consommation incroyablement réduite grâce au compresseur rotatif ECOWATT ;*
- ★ *...et tous les autres perfectionnements "FRIGIDAIRE".*

Hauteur ..... 1 m. 384
Largeur ..... 0 m. 721
Profondeur ..... 0 m. 707
CONTENANCE : 210 LITRES

...soit le "Litre-Conservation" le moins cher

COMMANDEZ AUJOURD'HUI...

le ***MASTER 741****, véritable*

FRIGIDAIRE

PRODUCTION GENERAL MOTORS (FRANCE) ★ EXPOSITION ET RENSEIGNEMENTS : 46, RUE LA BOETIE - PARIS (8E)

PEMA 6123

Eaux de **Vichy**

20 SIÈCLES DE RENOM JUSTIFIÉ !

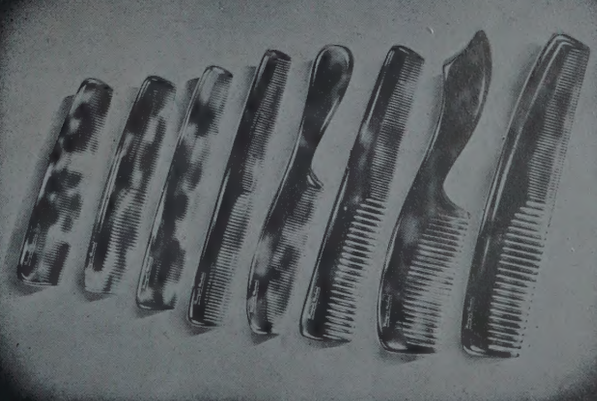
R. L. Dupuy

HYGIENO

LE DÉTARTRANT
POUR CUVETTES DE W.-C., RADIATEURS, ETC.

J. LEFEVBRE
AGENT GÉNÉRAL POUR LA RÉGION PARISIENNE DES
PRODUITS D'ENTRETIEN A. ROLLET
9 BIS, RUE DU COMMANDANT-PILOT - NEUILLY-SUR-SEINE - MAI. 50-20

François Huchard
EST UNE MARQUE
PEIGNES DE TOILETTE_MATIÈRE DE LUXE "JASPÉCAILLE" Rhodoïd
possédant toutes les qualités de l'écaille naturelle



Un demi-siècle de Qualité française !
BELLE FABRICATION MAIN !
GOÛT PERFECTION
EN VENTE : BONNES MAISONS DE COIFFURE_PARF. de LUXE_G^os MAGASINS
OYONNAX (AIN) - PARIS 26, B^d de Strasbourg
HAVAS

creme de caron

7me ANNÉE — NUMÉRO 303 4 AOUT 1951

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

L'ISSUE D'UNE SÉANCE, LES NÉGOCIATEURS ALLIÉS : L'AMIRAL JOY, LE GÉNÉRAL AIGIE, L'AMIRAL BURKE (CI-DESSUS) ET (CI-DESSOUS) LES GÉNÉRAUX SINO-CORÉENS.

A KAESONG VERS LA TRÊVE

HEURE DU COMMUNIQUÉ.

(Photographies exclusives Camera-Press.)

EN ATTENDANT SES « CLIENTS » UN CHAUFFEUR AMÉRICAIN SOMMEILLE. LES SOLDATS NORD-CORÉENS SURVEILLENT LES ABORDS DE LA CONFÉRENCE.

LE CONVOI ALLIÉ EST STOPPÉ : LES CHINOIS NE VEULENT PAS DE JOURNALISTES. MAIS UNE « SOLDATE » COMMUNISTE FAIT GOUTER AUX G. I's AMUSÉS SES « COOKIES ».

ACTUALITÉS MONDIALES D

BONN. Plus de dix mille jeunes gens, délégués par douze nations, se sont rassemblés au « Camp de la Jeunesse européenne » qui se dresse jusqu'en septembre au bord du Rhin, sur le romantique rocher de la Loreley.

VOICI L'HOMME DE LA SEMAINE

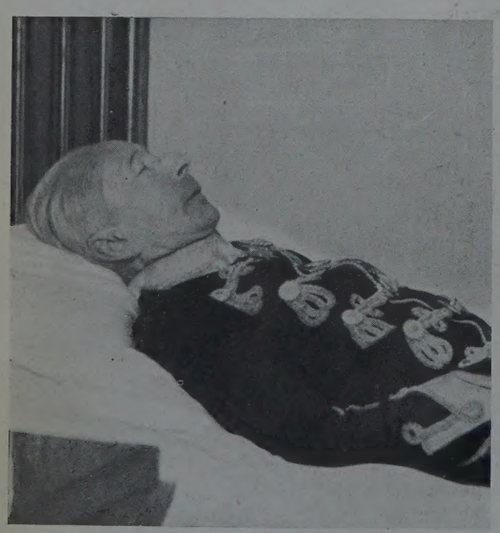
M. DE GASPERI, dont le gouvernement était démissionnaire le 16 juillet à la suite du brusque départ du ministre du Trésor, M. Pella, a constitué un septième cabinet démocrate chrétien, où il détient, avec la présidence, les Affaires étrangères en place du comte Sforza, qui devient ministre sans portefeuille.

AMMAN. Son frère aîné, l'émir Talal, étant en Suisse, le fils cadet du défunt roi Abdallah, Naef, que l'on voit portant l'uniforme de de la Légion arabe, a été proclamé régent de Jo

MADRID. Le général Franco ayant constitué un nouveau gouvernement, les ministres se sont rendus à sa résidence du Prado, où, agenouillés devant la croix, ils ont prêté serment en présence du chef de l'Etat.

KIMGUSSIE (Ecosse). Cette superbe envolée résume bien toute la fougue des danses traditionnelles dont les « Highlanders » viennent de donner une nouvelle exhibition au cours d'une grande fête folklorique.

PARIS. Ces chatoyants costumes folkloriques tiennent à quelques-uns des cinq mille délégués cipant aux travaux du Congrès européen de nesse adventiste organisé au Parc des Expo



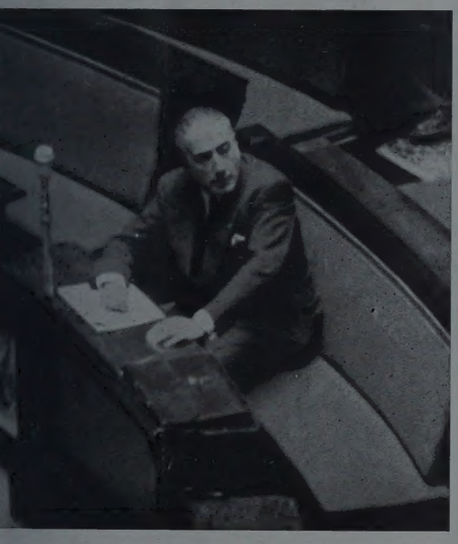
HECHINGEN. Les obsèques du Kronprinz Frédéric-Guillaume (ci-dessus sur son lit de mort) ont été célébrées le 26 juillet, en zone française, au château de Lundig, qui fut le berceau de la famille des Hohenzollern.

ROME. M. Schacht, qui après avoir été le « grand argentier » de l'Allemagne nazie avait été acquitté à Nuremberg, a pris l'avion pour l'Indonésie, dont le gouvernement l'a choisi comme conseiller financier.

VENISE. Après l'échec de plusieurs grèv protestation, les gondoliers de la Lagune s résignés à sacrifier le romantisme au progr prosaïques moteurs remplacent désormais leurs

LA SEMAINE

LES. Entre une haie de « gardians », le cercueil rmant les cendres du marquis de Baroncelli-Javon, t le cheval blanc est voilé de crêpe, va être trans- é au mas de Camargue où a été érigé son tombeau.



RIS. Après la renonciation de M. Petsche, M. René rer, qui avait accepté de dénouer la crise, s'est vu ser l'investiture, n'ayant obtenu, du fait de tention du M. R. P. et des modérés, que 241 voix.

RIS. Poursuivant leur mission d'études à travers rope, les délégués de la Commission des Affaires ngères du Sénat américain, retour de Madrid, ont reçus à l'Elysée par le président Vincent Auriol.

D'un Samedi à l'autre

PAR GEORGES DUHAMEL

DE L'ACADÉMIE FRANÇAISE

PENDANT une conférence de presse tenue il y a quelques jours, à Washington, M. Acheson a prononcé une phrase à laquelle tous les observateurs européens auront, je l'espère, longuement réfléchi. « Notre ferme intention a été, et demeure, a dit le secrétaire d'État, de veiller à ce que l'Europe occidentale, si elle était attaquée, soit défendue et non pas libérée. »

Je ne peux m'empêcher de remarquer tout d'abord que cette déclaration, du moins dans le texte français, est ambiguë et qu'elle comporte deux interprétations bien différentes. Une telle phrase, dans le premier cas, peut signifier que l'Amérique, tête indiscutée de la fédération atlantique, prendra, d'accord avec les pays européens sur lesquels pèse la menace directe, les mesures nécessaires pour que ces pays soient pourvus, armés, assistés ; si bien que l'idée de libération, dès le principe, apparaît comme surérogatoire. C'est l'interprétation confiante et cordiale.

Mais la phrase peut signifier aussi que, si les pays de l'Europe occidentale ne font pas eux-mêmes l'indispensable pour assurer leur sécurité, ils ne devront pas compter sur l'Amérique par la suite et que l'Amérique n'entreprendra pas une guerre de délivrance ; en d'autres termes, cette phrase peut vouloir dire et dit peut-être que l'Amérique est venue une première fois libérer l'Europe occidentale, mais qu'elle ne le fera pas deux fois. C'est ici l'interprétation défiante, menaçante elle aussi, en quelque mesure, et dédaigneuse.

Si la phrase de M. Acheson doit être entendue dans le premier sens, je l'accepte avec satisfaction, avec gratitude, avec espoir. Une Europe qui continuerait à donner le spectacle de la faiblesse, du relâchement, de la discorde, une Europe telle représenterait une proie tout offerte, elle induirait en tentation même des puissances pacifiques. En revanche, une Europe solide, suffisamment armée, résolue à vivre libre aurait assez de prestige pour inspirer le respect à l'adversaire de l'Est, s'il se déclarait, aussi bien qu'à l'allié de l'Ouest. Je veux dire qu'une Europe résistante et tenacement pacifique pourrait en même temps contenir ses ennemis et ses amis, ne faire le jeu de personne et, de cette manière, confirmer ses destins.

Si j'ai bien compris ainsi la pensée du secrétaire d'État américain, je ne peux que m'incliner devant cette partie de son programme, cette partie à laquelle je me tiens aujourd'hui.

★

Quant à la menace qu'évoque la seconde interprétation, elle appelle des réflexions douloureuses.

L'Amérique est intervenue dans les deux conflits mondiaux. Elle est intervenue à l'heure choisie par elle. Elle a fait de son mieux, à sa façon qui, la dernière fois, a pris un tour chirurgical, ce qui ne pouvait même plus se discuter. Depuis la guerre de Sécession, les États-Unis n'ont pas connu la guerre sur leur territoire national. Ils n'ont qu'un sentiment objectif de certaines souffrances. — Je ne parle pas des soldats, des individus, mais des groupes, des collectivités. — L'extrême fatigue de pays deux fois envahis, deux fois saignés, deux fois longuement torturés, c'est une réalité physique et morale qu'on ne peut se représenter sans le secours d'une imagination géniale. Passons.

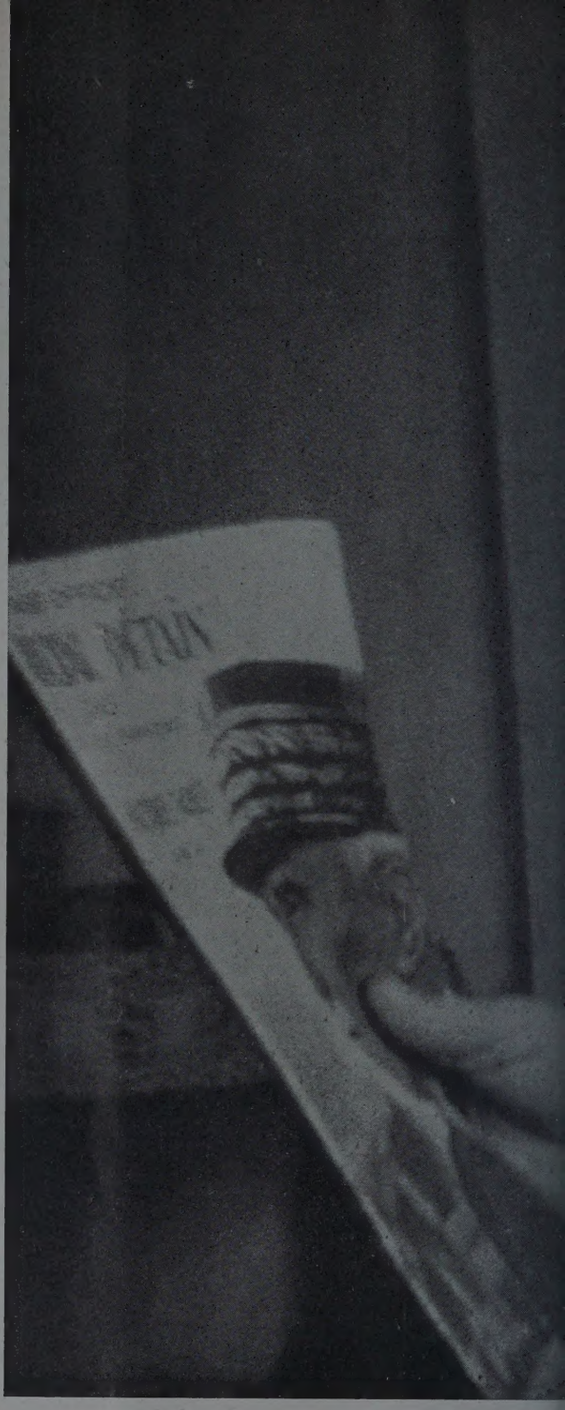
Que l'Amérique hésite à l'idée d'attaquer l'ennemi sur des pays déjà vaincus et dont le ressort serait encore affaibli par la défaite, cela se conçoit. Aussi bien ces pays, malgré le rôle admirable qu'ils ont joué dans le développement de la civilisation, seraient, lors d'une seconde guerre de libération, ruinés, dépeuplés, appauvris à tel point qu'ils ne vaudraient peut-être plus la peine d'une opération salvatrice et sanglante. Ainsi peuvent penser certains Américains qui sont des esprits positifs, de rigoureux hommes d'affaires.

Ajoutons, pour donner à de tels hommes des thèmes de méditation, que, si l'Europe se trouvait abandonnée à son sort, l'Afrique ne tarderait pas à tomber aux mains de l'adversaire, que l'Amérique, privée de marchés, travaillée elle-même par une contagion terrible, menacée à son tour, de l'Est et de l'Ouest, peut-être d'ailleurs, bref de toutes parts, connaîtrait bientôt une angoisse mortelle et devrait âprement lutter pour sa propre vie...

Il est sans doute préférable, dans ces conditions, d'imaginer que la première interprétation est la bonne, que l'aide américaine est une aide sans condition, une aide comparable à celle que pourraient, que devraient se donner des frères emportés dans une seule et même tempête.

LE MARÉCHAL PÉTAIN REPOSE A L'ILE D'YEU

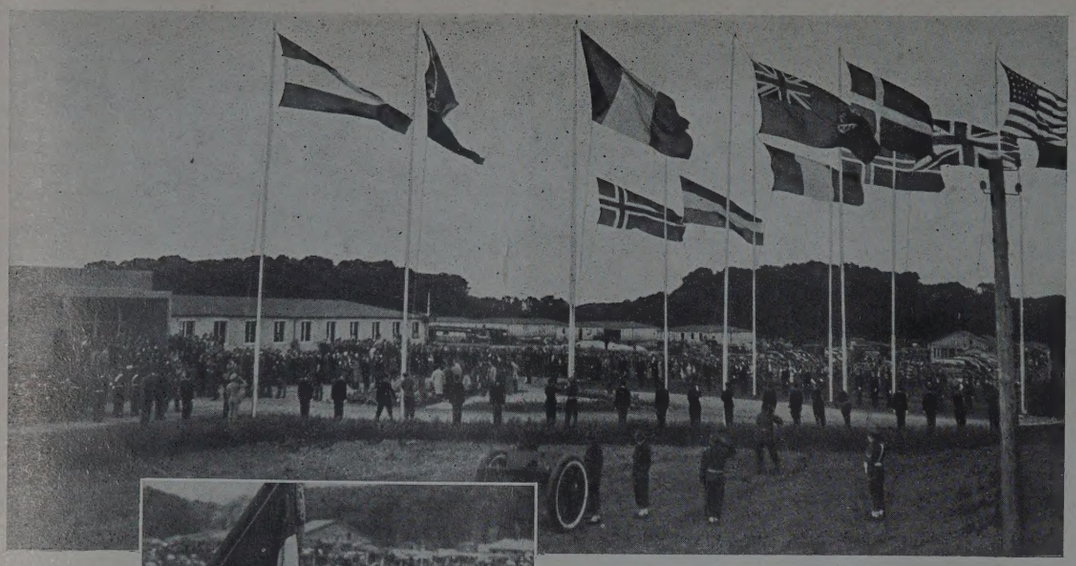
RECOUVERT D'UN DRAPEAU TRICOLORE, LE CERCUEIL A QUITTÉ LA VILLA LUCO, QUI A ÉTÉ TRANSFORMÉE EN ANNEXE DE L'HOPITAL MILITAIRE DE NANTES, ET IL EST PORTÉ AU SANCTUAIRE PAR HUIT ANCIENS COMBATTANTS DE VERDUN ET DEUX ANCIENS PRISONNIERS DE 1940.



UNE EXCLUSIVITÉ « FRAN

USTRATION » : LA DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE DU MARÉCHAL PÉTAIN

r CHAPPOULIE, ÉVÊQUE D'ANGERS, PRÉSENTE SES CONDOLÉANCES A Mme PÉTAIN. GAUCHE, DERRIÈRE LES MEMBRES DE LA FAMILLE, LE GÉNÉRAL WEYGAND A PRIS ACE ENTRE L'AMIRAL FERNET ET LE GÉNÉRAL HERING. A DROITE, AU CIME-ÈRE, LE GÉNÉRAL WEYGAND JETTE L'EAU BÉNITE SUR LE CERCUEIL INHUMÉ.



LA CÉRÉMONIE TERMINÉE, LES COULEURS DES DOUZE NATIONS SIGNATAIRES DU PACTE ATLANTIQUE S'ÉLÈVENT DANS LE CIEL DE FRANCE.

ROCQUENCOURT

TERRE ATLANTIQUE

PAR PAUL MOUSSET

TANDIS que se déroulaient le 23 juillet les différentes phases de la remise au général Eisenhower des terrains de Louveciennes où s'est maintenant installé le grand quartier général des Forces de l'Atlantique, un souvenir s'imposait à moi... Cela se passait vers la fin de mars à Yokohama, sur un des môles du port. Un paquebot américain allait ramener à San Francisco des rescapés de la fameuse division des « Marines ». Il transportait aussi les corps des premiers tués en Corée. Une brume légère adoucissait l'atmosphère. Tour à tour marins, « Marines », aviateurs, fantassins avaient déposé des couronnes devant un cénotaphe ; un pasteur avait prononcé des prières. Soudain, alors que des clairons qui se répondaient à l'octave lançaient les notes du *Dernier Adieu*, l'énorme navire s'éloigna, de lui-même semblait-il, lentement du quai. Mouvement si inattendu, d'une précision, d'une majesté si grandes que chacun fut traversé d'un frisson. « Si celui qui a monté cela n'obtient pas ce soir même un contrat pour Broadway, dit, afin de masquer son émotion, un correspondant de guerre, il n'y a vraiment plus de justice. »

Quel rapport, se demandera-t-on, entre cette cérémonie funèbre et celle du 23 juillet ? Aucun, heureusement, sinon la réussite d'une mise en scène dans laquelle les militaires semblent devoir passer maîtres. Car tout fut l'autre jour si parfaitement réglé, chronométré, synchronisé que les assistants ne purent qu'applaudir à une réussite parfaite et souhaiter, si — ce qu'à Dieu ne plaise ! — les armées du pacte atlantique devaient un jour entrer en campagne, voir un ordre semblable présider à leurs évolutions.

Le 23 juillet il ne s'agissait que d'une entrée en possession toute paisible : le gouvernement de la République française offrait au général Eisenhower, chef suprême des forces alliées en Europe, un terrain situé dans la forêt de Marly, à 8 kilomètres environ au nord-ouest de Versailles, et qui faisait jusqu'alors partie des chasses présidentielles. En quatre mois sur les 27 hectares de ce terrain des entreprises civiles venaient de construire 20.000 mètres carrés de bureaux, casernes, popotes destinés au grand état-major de S. H. A. P. E. Bâtiments formés d'éléments préfabriqués d'un étage, édifiés sur plate-forme de ciment et, spécifiait une notice donnée à la presse : « aux murs d'Isorel dur à l'intérieur, enduits à l'extérieur de ciment et au chauffage assuré par un système au mazout avec tuyauterie sous le parquet ». Travaux toujours en cours si l'on en jugeait par les files de terrassiers creusant le sol sous l'œil blasé d'un factionnaire, mais dont le degré d'achèvement permettait néanmoins l'inauguration de cette cellule mère d'un organisme international gigantesque.

International, on s'en apercevait du reste à peine avait-on quitté l'autoroute partant de la porte de Saint-Cloud. Si des gendarmes assuraient sans passion la première figuration nécessaire et plaisantaient avec quelques habitants du cru, des M. P. anglais, américains et d'autres gendarmes français mêlés à des soldats de nationalités diverses contrôlaient l'identité des arrivants. Après être passé par un poste de garde on débouchait alors, au bout d'une très courte avenue, sur une placette entourée de mâts blancs. De l'autre côté de cette petite place : des bâtiments plats, bas, gris bleuté, parallèles à la route, percés en leur centre d'une large entrée à laquelle permettait d'accéder un perron. Bâtiments ne formant pas, comme on le crut d'abord, la barre d'un T, mais bien les premières ailes d'un système de neuf ailes doubles disposées à angle droit de part et d'autre d'un couloir long de 170 mètres. Ensemble rappelant par certains détails celui du Pentagone ; comme le rappelaient aussi les bureaux clairs, les tapis de caoutchouc vert, les tables, chaises, classeurs, tous métalliques. Dans ces bureaux : des militaires, des secrétaires des douze nations du pacte atlantique. Car c'est le propre de cette organisation que les représentants « atlantiques » coopèrent effectivement à l'intérieur des mêmes services.

La cérémonie avait été fixée à midi. Dès 11 h. 15 les officiers responsables de l'inauguration plaçaient leur monde. Le soleil était aveuglant. Des nuages noirs ne présagaient rien de bon. Il n'était que d'attendre. En dépit de la chaleur d'orage nul ne le regretta. L'esprit pouvait en effet philosopher sur le contraste existant entre ce coin campagnard d'Ile-de-France, cette propriété aux murs anciens, éboulés çà et là, une ferme du XIII[e] siècle où s'était replié le dernier fermier de l'endroit, et cette organisation, moderne plus qu'aucune ; entre l'exiguïté de la placette où allaient se rencontrer le président Auriol et le général Eisenhower et l'importance symbolique des discours qu'on y allait prononcer.

Peu à peu, sous le soleil de plus en plus pesant, les M. P. britanniques aux casquettes rouges parquaient derrière des cordes les invités civils de second rang ; les détachements arrivaient. D'abord, des gendarmes motocyclistes, les « motards », uniformes bleu foncé, buffleteries et gants à crispin blanc, un bourrelet sur la tête. Puis, précédée du drapeau, la musique de la garde républicaine, avec son tambour-major. Ensuite, à pied, quelque peu gênés, semblait-il, par leurs hautes bottes, les gardes municipaux en culottes blanches et casques à crinière, sabre au clair. Les uns et les autres formèrent le cercle. Et, tandis que le soleil faisait grimacer l'assistance, on eut pendant quelques instants, avec toutes ces couleurs, tous ces shakos, tous ces casques, l'impression d'une de ces parades — mais à échelle réduite — comme les aimait l'avant-guerre.

Devant l'entrée du bâtiment principal se groupaient les officiers français et alliés de l'état-major de S. H. A. P. E. Parmi eux un Ecossais, en kilt, était fort remarqué. Le képi kaki, cylindrique, enfoncé à la mode militaire actuelle jusqu'aux oreilles, des généraux dont la presse se demandait les noms se succédèrent. Les sonneries réglementaires les accueillirent avant qu'ils n'allassent saluer le drapeau.

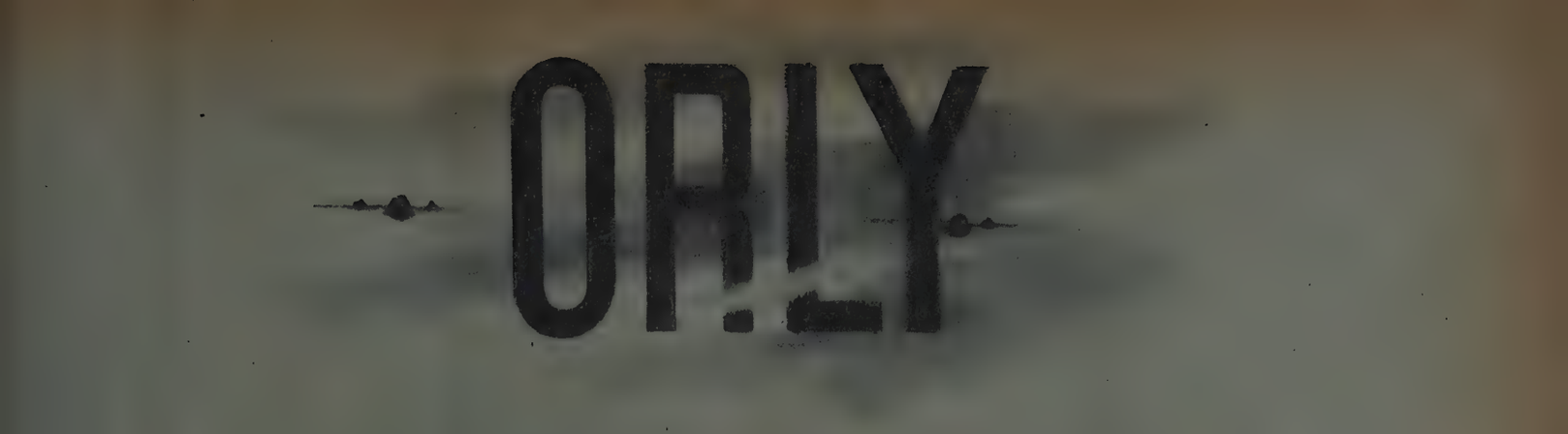
Puis, à midi juste, la voiture du président de la République roula lentement dans l'avenue. En veston et en chapeau mou, M. Vincent Auriol en descendit, suivi de M. Jules Moch et de ses chefs de cabinet civil et militaire. Les gardes républicains présentèrent les armes ; les municipaux, le sabre. En tunique de gabardine kaki clair, le teint basané, le général Eisenhower salua ses hôtes. « Mon cher général, je suis heureux de vous serrer la main », déclara M. Vincent Auriol avant de pénétrer dans les bâtiments de S. H. A. P. E.

Les détachements français de céder alors la place à la garde d'honneur des nations atlantiques : une soixantaine de soldats et de « soldates », de marins et de « marinettes » américains, anglais, danois, français, hollandais, italiens, cependant que douze hommes, Français, Luxembourgeois, Hollandais, Belge, Danois, Britannique, Italien, Norvégien, Portugais, Canadien et Américain, escortés de gardes républicains, se postaient, un drapeau plié dans les bras, chacun sous l'un des douze mâts. L'Islande n'ayant pas de forces armées se voyait représentée par un adjudant français. En uniforme bleu horizon, un cavalier portugais représentait son pays. Ceci pour la petite histoire : au tout dernier moment Lisbonne l'avait dépêché à Paris, en avion.

Le ciel s'obscurcit. Quelques gouttes tombèrent. M. Vincent Auriol et le général Eisenhower revinrent, se firent face de chaque côté d'un micro. Le premier, le président prit la parole. « Je vous remets, dit-il au général, ce terrain désormais doublement historique où vont s'établir les bureaux de l'état-major interallié. La France est heureuse de vous recevoir. C'est un symbole émouvant de savoir que c'est sur son sol, deux fois envahi, deux fois ravagé et pillé, que s'installe le système de sécurité régionale. » Il ajouta : « Le ministre de la Défense nationale m'a affirmé tout à l'heure, sous sa responsabilité personnelle, que bien avant la fin de l'année la France mettrait à votre disposition les dix divisions promises, cinq sur pied de guerre, cinq sur ordre de mobilisation en trois jours. Nous voulons assurer la sécurité collective sur des bases fermes. Nous voulons la paix dans l'indépendance nationale, la liberté et la dignité des hommes. C'est dans cet esprit que je vous remets ce terrain. » Parlant en anglais, le général Eisenhower remercia, affirma que c'était la première fois que des gouvernements s'engageaient dans d'aussi vastes mesures de préparation militaire pour préserver la paix et non pour conduire la guerre. Il souhaita « pouvoir débarrasser les hommes de la peur des cachots et des camps » et appela de ses vœux le jour où pourrait régner la *pax atlantica*.

Un commandement lancé par haut-parleur retentit. Un 75 tonna, et, malgré le vent soufflant soudain en bourrasque, les drapeaux des douze nations du pacte montèrent le long des drisses. La cérémonie était terminée. La terre de Louveciennes devenait « atlantique ». Comme si elle n'eût attendu que ce moment, la pluie, violente, tomba.

Photographies *France-Illustration* (Charles P. Raffin).



6.000.000 DE PASSAGERS PAR AN POURRONT BIENTOT ARRIVER A ORLY OU EN PARTIR

Sur la friture du haut-parleur une voix se détache :

« Allô, allô, l'aéroport de Paris vous annonce que l'avion de la Compagnie Air France en provenance de Téhéran arrive dans quelques minutes. »

Au delà des baies vitrées de l'aérogare un TWA se range avec une royale lenteur, aussitôt pris en charge par une équipe nombreuse de mécaniciens en tenue blanche, visière de casquette relevée vers le ciel. Un tracteur qui paraît minuscule manœuvre avec vélocité sous l'énorme fuseau. Les petits hommes blancs grimpent sur des échelles mobiles, circulent sur les ailes, décapotent les moteurs, d'autres vérifient les trains d'atterrissage tandis qu'un camion-citerne se met en batterie...

Plus loin, un Stratocruiser à double menton de la P. A. A., un avion argentin, bagué comme un éleveur de la pampa, l'hippocampe d'Air France sur un super-Constellation, d'autres appareils encore...

Les Açores, l'Europe centrale, Terre-Neuve, l'Afrique, le Moyen-Orient, l'Asie convergent en ce moment vers Orly entre 3.000 et 6.000 pieds. Et Orly à son tour leur dépêche ses long-courriers.

Dans le couloir conduisant au hall de départ des curieux s'agglutinent autour de projecteurs. Des cinéastes tournent.

Au fait, ces deux entreprises de rêve que sont le cinéma et le voyage ne sont-elles pas faites pour s'entendre ?

On intercepte des bribes de conversation.

Des sonneries aigres de téléphone couvrent le crépitement monotone d'un télétype.

— Combien ce flacon ? s'enquiert une dame à la boutique des parfums... Je n'ai pas eu le temps à Paris... Mais la douane ?

Une curieuse atmosphère, faite d'éléments hétéroclites. Ici se coudoient la grande dame, l'aventurière, le petit employé, le fonctionnaire, le directeur commercial, l'ouvrier qualifié, le journaliste, le professeur à la Sorbonne, l'agent des services secrets, le virtuose, l'homme politique. Ils se forment en petits groupes de trente, quarante, soixante et s'en vont dans toutes les directions. Ils ont peu de temps pour se connaître et la quasi-certitude de ne jamais plus se rencontrer. On devine une excitation contenue ou une attente calme, un travail qui se poursuit, des espoirs, la joie du dépaysement...

Toutes les frontières de France sont rassemblées à Orly. L'avion qui lance maintenant ses moteurs dans un grondement profond venait de New-York. Il repart après une heure d'escale pour Le Caire. Certains de ses passagers ont franchi à Orly la frontière française ; les autres, qui transitaient seulement, sont allés se détendre dans les salons « exterritorialisés ». Ce sera le même cas pour le Constellation d'Air France qui arrive de New-York et continuera peu après vers Rome.

L'échelle des frontières a déjà perdu quelques barreaux, et le perfectionnement des machines n'est pas étranger à ce phénomène.

— En 1919, m'a dit Daurat, quand l'organisation était bonne, nous comptions une panne de moteur par 20.000 kilomètres en moyenne. Six ans après les pannes entraînant un atterrissage en campagne s'échelonnaient tous les 1.100.000 kilomètres, cela avec des monomoteurs exclusivement français.

Les atterrissages en campagne sont aujourd'hui pratiquement éliminés. Les avions se posent soit au terminus, soit sur un terrain de secours.

De l'époque des pionniers et des héros on est passé à celle de l'exploitation commerciale. Que Daurat et quelques-uns de ses pilotes soient toujours en activité montre la rapidité d'une évolution qui nous a amenés à la sécurité et à la régularité des transports aéronautiques.

Mais les appareils, l'infrastructure, les services actuels ne peuvent guère se comparer à ceux d'il y a seulement dix ans, et dans moins de dix ans les nôtres apparaîtront peut-être périmés.

Les monomoteurs ont disparu de l'exploitation commerciale. Les bimoteurs sont réservés aux courtes liaisons et les longues distances ne se conçoivent plus qu'à bord de quadrimoteurs munis de tous les perfectionnements techniques modernes et dont la vitesse varie de 300 à 500 km.-h. Les turbomachines porteront bientôt la vitesse commerciale à 700 ou 800 km.-h.

Il a fallu adapter l'infrastructure. On est loin des pistes d'herbe et des ateliers artisanaux d'avant guerre, habités par trois ou quatre mécaniciens et un chef de station, abandonnés de Dieu et des hommes dans des campagnes perdues.

L'AÉROPORT DE PARIS

Orly, comme tous les grands aéroports internationaux, ne nécessite pas moins de 2.000 personnes pour son fonctionnement. Celui-ci est assuré par l'état-major de l'aéroport de Paris, créé en 1945. Ayant la qualité d'établissement public à autonomie financière, mais placé sous le contrôle de l'Etat, son rôle est : « d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien afin de faciliter l'arrivée et le départ des avions, de guider la navigation, d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des passagers, des marchandises et du courrier, en se tenant en liaison permanente avec les autres aérodromes français et étrangers ».

L'aéroport de Paris gère, selon des méthodes commerciales, tous les aérodromes civils compris dans un rayon de 50 kilomètres autour de la capitale, c'est-à-dire Orly, siège de toutes les liaisons intercontinentales, Le Bourget, spécialisé dans les liaisons transcontinentales, Toussus-le-Noble, principal aérodrome de tourisme, et douze aérodromes divers, dont deux de dégagement et dix de petit tourisme et d'escale.

Sur Orly se concentre un effort de développement et de modernisation qui devrait en faire un des plus beaux aéroports internationaux. Voyons d'abord son état présent.

L'aérogare est le seul élément que voit le public sur un aérodrome moderne. Sa fonction est uniquement commerciale. Or la sécurité et la régularité des vols ne peuvent être assurées sans une organisation technique extrêmement poussée et différenciée. Pour en avoir quelques aspects il faut entrer dans la « zone Nord », interdite au public.

LA ZONE NORD

Air France a fait d'Orly son centre principal de revision et d'entretien pour une flotte qui ne comprend pas moins de 150 appareils.

La revision de l'équipement d'un avion est faite d'une façon systématique après un certain nombre d'heures de marche. Ce nombre est déterminé pour chaque équipement par des ingénieurs spécialistes et calculé pour que dans ses limites ne survienne aucun incident. La règle veut donc qu'un appareil arrivant en revision soit encore en parfait état. Il n'en fait pas moins l'objet d'échanges standard portant sur les équipements qui seront démontés et vérifiés pièce par pièce. Le nombre de types d'équipements étant de 1.200 environ, il est facile de se représenter l'activité du C. R. O., lequel emploie 1.200 personnes.

Lorsqu'un appareil d'Air France atterrit à Orly, sa « sacoche » est envoyée immédiatement au service Entretien. Dans la sacoche se trouvent : le compte rendu du pilote ; les deux comptes rendus mécaniciens (rapport de vol et rapport de consommation) ; le compte rendu radio-électrique ; le compte rendu du navigateur ; le carnet d'entretien, lequel se compose de fiches concernant la structure de l'avion, les trains d'atterrissage, les commandes de vol, les moteurs, les instruments de bord, etc.

Chacune de ces fiches contient la liste des travaux à exécuter et des travaux effectués. L'examen de l'ensemble de ces documents par le service Entretien, rapproché de celui des fiches d'échange standard, fixe d'une façon continue l'état mécanique de l'appareil.

A chaque retour de voyage l'appareil passe au hangar pour une visite de bout de ligne. De « petites visites » sont réalisées toutes les cent vingt-cinq heures pour les moteurs, toutes les cent cinquante heures pour les cellules. Les « grandes visites » se font toutes les mille heures pour les Constellation, toutes les mille cinq cents heures pour les D. C. 4. Ces travaux ont des durées variables. D'un jour pour les « bouts de ligne », ils vont jusqu'à quinze jours et trois semaines pour les visites de trois mille et quatre mille heures.

Lorsque l'appareil est prêt, le service Régulation, qui répartit les avions suivant les demandes de l'exploitation, communique à l'escale une note :

« Le Constellation F. BAZ, à 19 h. 15 (heure de sortie du hangar) est paré pour New-York. Envoyez-nous les pleins. »

Les pleins (essence et huile) sont faits sur indication de l'escale, qui les fixe en établissant le plan de vol. Le tracteur tire l'avion sur la piste, où l'équipage le prend en compte et commence les « litanies », vérifications obligatoires comportant toutes les demandes figurant sur la *check-list* ou liste de contrôle.

Une heure et demie plus tard, le F. BAZ décollera pour New-York...

COMMENT ATTERRISSENT LES AVIONS

Le départ d'un appareil est toujours une chose émouvante. La victoire sur la pesanteur reste parée d'un grand prestige. L'atterrissage, lui, est une merveille d'organisation. Pendant le pont aérien de Berlin j'ai assisté au fantastique gymkana qui se déroulait sur l'aérodrome de Gatow, comme sur celui de Tempelhof. Tandis qu'un avion roulait encore sur la piste, un autre appareil, ayant achevé son point fixe, à la minute prévue, commençait

son décollage, prenait de l'altitude et la direction qu'on lui indiquait de terre, cependant qu'un troisième engin perçait les nuages et prenait son terrain... Ronde hallucinante qui, malgré les efforts inouïs demandés à des équipages surmenés, se poursuivit sans interruption, à un rythme sans cesse accéléré, pendant des mois, avec une proportion infime d'accidents. Elle apportait, en dehors de toute autre considération, la preuve éclatante que le double principe de sécurité et de régularité n'est plus aujourd'hui un article de foi, mais une réalité.

Cette réalité, on en prend mieux conscience dans la tour de contrôle, qui est l'agent de la circulation chargé de régler tous les mouvements exécutés sur un aéroport. L'installation d'Orly est peu spectaculaire : une cabine vitrée juchée au sommet d'un pylône d'une vingtaine de mètres de hauteur. Au premier étage, ceinturé par un chemin de planches sur lequel on est avisé que « plus de deux personnes à la fois ne doivent y circuler », se trouvent les instruments fournissant à tout moment la hauteur du plafond et la visibilité horizontale.

Au sommet travaillent cinq personnes. Le chef de la tour de contrôle a constamment sous les yeux une double série de fiches. A gauche, au crayon rouge, celles des arrivées ; à droite, en bleu, celles des départs. Chaque avion a sa fiche. Le F. BDR et le TWA 930 sont annoncés pour 12 heures, le 0405, pour 12 h. 31, le F. BELI et le PAA 114, pour 13 heures, etc. Les fiches portent en code les indications de provenance, le type de l'appareil, le nom de son commandant.

Les opérateurs sont en communication durant toute la durée de leur service soit avec les avions, soit avec l'aérogare. L'impression est étrange d'entendre ces voix multiples, grésillant dans les haut-parleurs, et que l'on démêle d'autant plus mal qu'elles s'expriment en langage de métier.

Je finis par discerner un dialogue :

— Ici, Françoise, Denise, Joseph, etc. En vue du terrain, demande consignes d'atterrissage.

— F. BDJ, ici Orly airport. La piste en service est 0, 3, face au Nord. Pression : X millibars... Rappelez la tour quand vous serez en position vent arrière.

Quelques minutes plus tard :

— F. BDJ, en position vent arrière.

— Rappelez en finale, train sorti.

Puis :

— F. BDJ en finale.

— La piste est claire. Posez-vous.

Lorsque le temps est bouché l'avion est amené par les contrôles jusqu'au *Range* (chaîne de faisceaux radio) d'Orly et est placé dans le faisceau d'attente. Le premier qui se présente se voit affecter l'altitude de 3.000 pieds, le suivant devra se mettre à 4.000 pieds, le troisième, à 5.000 pieds, etc. Si le premier est F. BDJ, il rappellera lorsqu'il aura atteint l'altitude prescrite, à trois minutes du cône de silence, sur le faisceau Ouest. On lui passe alors la visibilité, la pression au sol, la direction et la force du vent et on lui demande :

— Quel genre d'approche désirez-vous ?

Les pilotes ont en effet le choix entre deux systèmes d'atterrissage sans visibilité : l'I. L. S., *International Landing System*, et le G. C. A., *Ground Control Approach*.

S'il choisit ce dernier, la tour de contrôle le passe en compte à Orly G. C. A. qui le fait dégager la branche Ouest. J'ai pu suivre un exercice d'atterrissage en G. C. A. à la radio de la tour de contrôle. Le G. C. A. est le système d'approche au radar. L'opérateur au sol suit l'avion sur un cadran où il apparaît comme une petite tache mobile. Le dialogue cesse dans ce cas. L'opérateur seul parle au pilote et lui donne toutes les indications de navigation jusqu'au moment où il lui annonce :

— Vous êtes en bout de piste... redressez... posez-vous.

Quand il prononce cette phrase, le contrôle de la distance de l'appareil au sol est de 5 à 10 pieds au maximum et certains opérateurs arrivent à une précision de 1 à 2 pieds.

L'I. L. S. donne au pilote une plus grande liberté de manœuvre. C'est lui qui amène son avion au sol à la lecture d'un cadran sur lequel se déplacent deux traits qu'il s'agit de faire coïncider. Dans ce cas, c'est la tour de contrôle qui l'assiste. Elle l'interroge :

— Signalez-vous au cône de silence, altitude 3.000 pieds, cap 0,85, dans cinq minutes.

Quand il s'est signalé :

— Continuez votre approche. Rappelez Orly-approche sur balise O P, à 3.000 pieds, au cap 263, dans neuf minutes.

S'il est encore dans les nuages : « Signalez-vous quand vous aurez la piste en vue. » Puis : « Vérifiez train d'atterrissage. Vous êtes autorisé à vous poser sur la piste 26 B. »

Un intervalle de neuf minutes est actuellement observé entre les divers avions « empilés » dans l'attente de l'atterrissage afin d'éviter tout risque de collision.

Devant la tour de contrôle un T garni d'ampoules qu'on allume la nuit donne la direction de la piste. Un tétraède situé à côté fournit la direction du vent.

C'est encore la tour de contrôle qui règle la circulation automobile sur le terrain au moyen d'un petit projecteur à feux vert et rouge.

La nuit les pistes s'illuminent, cependant qu'un grand phare à deux faisceaux signale l'aéroport.

L'AVENIR : 6 MILLIONS DE PASSAGERS PAR AN

Tel qu'il existe l'aérodrome d'Orly deviendra sous peu insuffisant. On prévoit en effet qu'en 1970 six millions de voyageurs arriveront à Orly on en partiront chaque année. Entre temps Le Bourget aura été spécialisé en aéroport de fret et de courrier, tandis qu'Orly réunira tout le trafic voyageurs assuré par les lignes régulières. Le projet d'extension soumis en 1947 par M. Louis Lesieux, directeur général de l'aéroport, et dont la mise en œuvre est commencée, comporte le doublement de la superficie d'Orly, qui de 800 hectares sera portée à 1.600 hectares. Au lieu des trois pistes sur lesquelles ont eu lieu en 1950 soixante-quatre mouvements par jour en moyenne, pour 1.160 passagers, on en aura huit, pour une moyenne de quatre cents mouvements quotidiens et 16.500 passagers.

Ces prévisions ont été obtenues par l'analyse des trafics antérieurs à 1940 et ont tenu compte — assez modestement d'ailleurs — du développement aéronautique américain.

On compte sur une capacité moyenne de 100 places pour les avions affectés aux relations intercontinentales, de 70 places pour les liaisons avec Londres et l'Afrique du Nord, 40 places pour les autres lignes, et un coefficient moyen d'occupation de 0,75. Pour un trafic quotidien moyen de 16.500 passagers la pointe ressortirait, selon des données empiriques, à 26.500 passagers, et pour un trafic horaire moyen de 2.000 passagers la pointe horaire serait de 3.300 passagers. De même, pour 400 mouvements quotidiens de moyenne les mouvements pendant l'heure de pointe s'élèveraient à 50 et atteindraient 80 mouvements dans les jours de grosse activité.

Le trafic postal pour Paris a été de 9.250 tonnes en 1950. On pense qu'il se développera jusqu'à 300.000 tonnes par an, dans un délai de vingt ans. Les marchandises, qui ont totalisé 23.000 tonnes en 1950, ont vu leur plafond fixé, faiblement, à 430.000 tonnes pour la même période.

L'exploitation commerciale la plus économique suppose une concentration maximum des services et des installations. C'est ce qui a conduit à spécialiser Le Bourget dans le trafic fret et courrier et à réunir à Orly l'ensemble du trafic voyageurs, dont une partie serait à l'occasion — pointes excessives ou conditions climatiques — dérivée sur l'aérodrome de Feucherolles.

Le choix d'Orly a été déterminé par sa proximité de Paris et par son site très favorable. D'autre part, les trafics des trois principaux aérodromes seront coordonnés.

Deux données importantes se sont imposées pour l'aménagement du futur Orly. C'est d'abord la dissymétrie du régime des vents. On enregistre des vents forts dans toutes les directions, mais avec une très grande prédominance des vents S.-O. Bien que les avions modernes puissent décoller ou atterrir par vent de travers, la recherche de la plus grande sécurité a conduit à adopter trois directions :

Est. Nord-Est. — Ouest. Sud-Ouest. Est — Ouest, 85 % ; Nord. Nord-Est — Sud. Sud-Ouest.

La deuxième donnée concerne le rendement des pistes. Par temps clair une piste spécialisée permet soixante mouvements à l'heure, une piste banale, quarante.

Par mauvaise visibilité le rendement est très diminué. Mais le développement et l'amélioration de l'I. L. S. et du G. C. A. permettent d'escompter un débit de trente à quarante atterrissages à l'heure ou, au pire, de vingt, comme à la Guardia, dès maintenant.

LES FUTURES PISTES

Dans la direction principale E.N.-E. — O.S.-O. les deux pistes d'atterrissage auront, l'une 3.000 mètres de longueur (actuellement construite sur 2.000 mètres), l'autre 2.400 mètres. La piste de décollage aura 2.400 mètres. Dans la direction secondaire N.N.-E. — S.S.-O. sont prévues deux pistes parallèles, l'une de 2.400 mètres, l'autre de 2.150 mètres, qui se trouveront du même côté de l'aire centrale. Celle-ci les séparera de la troisième piste, d'une longueur de 2.550 mètres. Enfin, dans la direction N.-O. — S.-O. deux pistes encadreront l'aire centrale, la première de 2.500 mètres, la seconde de 2.600 mètres.

La disposition strictement parallèle, qui a été défendue par M. Lesieux et que semble justifier le perfectionnement du contrôle de la navigation aérienne, permet une économie de 2 milliards de francs sur le projet de pistes formant un angle de 18 degrés, qui avait pour but d'écarter nettement les axes d'approche et par conséquent d'augmenter la sécurité. L'emploi sans cesse amélioré du radar a provoqué le rejet du projet dit « quasi parallèle ».

Des aires de stationnement développées sur un front de 3.500 mètres permettront d'accueillir simultanément 60 avions et un vaste bâtiment unique réunira les services nécessaires au trafic passagers. Chaque compagnie aura son aire de stationnement, en rapport avec l'importance de son trafic. Elle pourra affecter à chaque avion une place fixe où l'on viendra chercher ou conduire les passagers, dans des cars spéciaux.

Les aires primitivement prévues pour les hélicoptères sont abandonnées, tout comme le projet d'amener les voyageurs des Invalides à Orly par hélicoptère. Ceux-ci n'ont pas une capacité suffisante pour charger même la moitié du nombre des passagers, et le gain de temps, peu sensible, qu'ils donneraient serait sans rapport avec les frais d'exploitation. Enfin l'aménagement d'une gare centrale à Denfert-Rochereau et la création d'une autoroute souterraine qui en partira pour joindre directement Orly réduiront beaucoup la durée actuelle du trajet.

L'autoroute partant de Denfert passera sous le parc Montsouris et comprendra deux chaussées à sens unique encadrant la R. N. 7. Celle-ci traversera l'aéroport en tranchée couverte, après une légère déviation du tracé actuel.

Ces projets, qui nécessitent une dépense approximative globale de 12 milliards, devront être financés par l'Etat. Il ne s'ensuit pas qu'il s'agisse de dépenses de prestige et d'investissements non rentables. Les recettes, pour s'en tenir aux taxes d'atterrissage, seront de 2 milliards par an lorsqu'on sera arrivé à un mouvement quotidien de 300 avions, ce qui devrait normalement être atteint dans une dizaine d'années.

D'autre part, les recettes extra-aéronautiques, dont nous ne tenons pas compte dans ce calcul, sont loin d'être négligeables. Elles proviennent, par exemple de la location de l'aérogare à des producteurs de cinéma, ainsi que nous l'avons vu plus haut. Elles comportent la location des terrains pour le pâturage, pour la fenaison, celle des emplacements publicitaires, etc. Ces seules ressources paient non seulement le personnel présentement employé par l'aéroport, mais laissent un bénéfice... C'est ce qu'on nous a assuré à l'état-major. Il reste à souhaiter que les excellents principes qui ont conduit à ce résultat continuent d'être strictement observés. Une saine gestion commerciale est en définitive la meilleure sauvegarde des entreprises, même quand elles sont des établissements publics.

Lorsque, au surplus, l'aéroport de Paris aura obtenu des services responsables des gains de temps notables en matière de police et de douane et la diminution de la durée des trajets terminaux, Orly sera à même de concurrencer avec avantage les plus grands aérodromes mondiaux.

René Tanguy.

1945 ORLY TEL QUE LE REPRÉSENTAIT UNE PHOTOGRAPHIE PRISE D'AVION EN 1945. LA PISTE UNIQUE SE DISTINGUE A PEINE PARMI LES LOPINS DE TERRE.

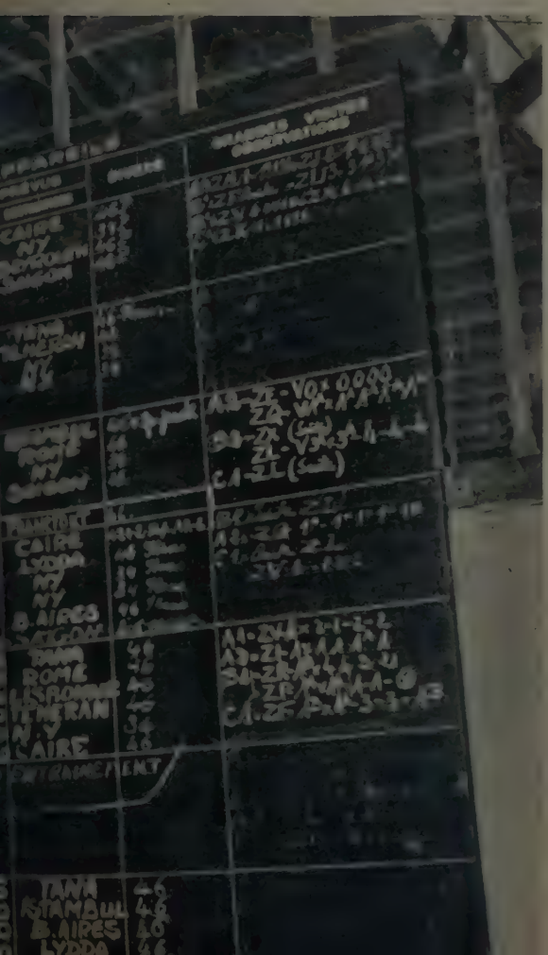
1949 EN MARS 1949 LE DESSIN DE L'AÉRODROME EST BEAUCOUP PLUS PERCEPTIBLE.

LE PLAN DU FUTUR ORLY REPRODUIT FIDÈLEMENT L'AVANT-PROJET INITIAL

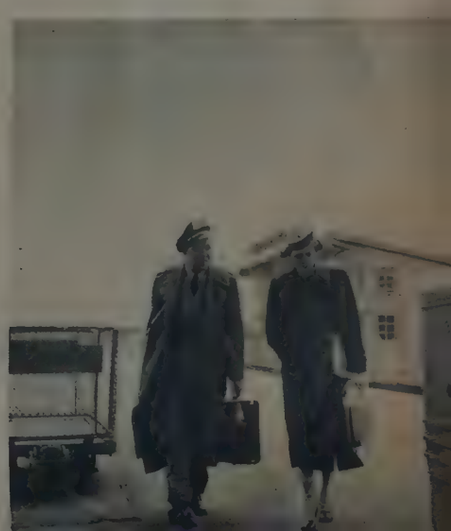
LA TOUR DE G. C. A. D'ORLY PORTANT LES APPAREILS RADAR QUI PERMETTENT LES ATTERRISSAGES PAR TRÈS MAUVAISE VISIBILITÉ. A L'ARRIÈRE-PLAN, UN VILLAGE TRANQUILLE (?) QU'ENCADRENT LES PISTES.

TOUR DE CONTROLE ET ATELIERS DE REVISION SONT LES ORGANES ESSENTIELS D'UN AÉRODROME MODERNE.

Les deux hommes perchés au bout d'une aile d'un quadrimoteur aussi bien que le tableau des mouvements des appareils résumant l'activité d'Orly, l'opération même du ravitaillement de l'énorme appareil, le bureau de distribution et de surveillance des avis de stationnement sont autant de sujets de rêve pour les amateurs de longs voyages.



Ci-dessous, le bureau de renseignements reçoit de fréquentes visites d'étrangers ou de novices quelque peu émus. L'hotesse de l'air, par contre, qui en compagnie d'un membre de l'équipage regagne son avion, considère ce moment comme tout a fait banal.



LES MANIFESTATIONS D'ART CONTEMPORAIN DE LA SAISON PARISIENNE

PAR BERNARD CHAMPIGNEULLE

La place occupée à présent par les manifestations d'art contemporain dépasse tout ce que nous avons vu jusqu'ici. Chaque jour le critique d'art reçoit une bonne douzaine d'invitations. Citer seulement les noms des artistes qui exposent à Paris nécessiterait l'édition d'un petit volume.

Nous aurions dû visiter une bonne douzaine de Salons : les Indépendants, les Aquarellistes, les Artistes français, la Société nationale, la France d'outre-mer, les Femmes peintres et sculpteurs, celui de l'Armée, celui d'Art sacré, le Salon de Mai, les Réalités nouvelles, la Jeune sculpture. Sans parler du Salon des médecins, de celui des P. T. T. et les innombrables manifestations qui s'ouvrent chaque jour pour présenter au public les travaux des artistes amateurs. Même si nous ne tenons compte que des ouvrages des professionnels — ou soi-disant tels — je crois que le chiffre de douze mille pièces exposées ne doit pas être loin de la vérité. (Je ne parle pas bien entendu de toutes les expositions de galeries consacrées à un seul artiste ou à un petit groupe d'artistes.)

Où est le temps du Salon, avec un grand S, de l'unique Salon de l'année ? Pourquoi cette surabondance ? En France on a toujours beaucoup pratiqué la peinture, par goût, par vocation ou par divertissement. Il y eut toujours des peintres du dimanche et de jeunes personnes qui se sont adonnées aux « arts d'agrément ». Ce qui est nouveau, c'est ce désir d'accrocher ses œuvres à des cimaises, de les confronter, de les soumettre au jugement public — et de tenter de les vendre. Tracer une ligne de séparation entre amateurs et professionnels est d'ailleurs arbitraire. En fait, malgré la foule des artistes qui exposent dans les Salons patentés, on ne croit pas qu'il y ait en France plus de trois cents ou quatre cents peintres, graveurs ou sculpteurs vivant exclusivement de leur métier.

Dans l'état de confusion où se trouvent les arts d'aujourd'hui il va sans dire que toutes ces manifestations saisonnières déploient en large éventail les tendances les plus variées, souvent les plus opposées. Le Salon des Artistes français tente de rester fidèle à sa tradition d'autrefois en montrant ce qui se réfère aux plus sages recettes académiques héritées de l'art officiel de la fin du XIX^e^ siècle et du début du XX^e^ siècle. Mais il semble ne plus remuer que des cendres. La rétrospective de ses anciens maîtres que le Salon eut l'heureuse idée d'organiser cette année apportait par contraste un dur témoignage de cette déchéance. Quelles œuvres contemporaines possèdent encore cet ensemble de qualités picturales — et surtout de dessin (qui nous paraissent à présent périmées, mais qui n'en sont pas moins évidentes) — que nous nous plaisons à reconnaître dans les tableaux d'un Bonnat, d'un Jérôme, d'un Harpignies ou d'un Jean-Paul Laurens ?

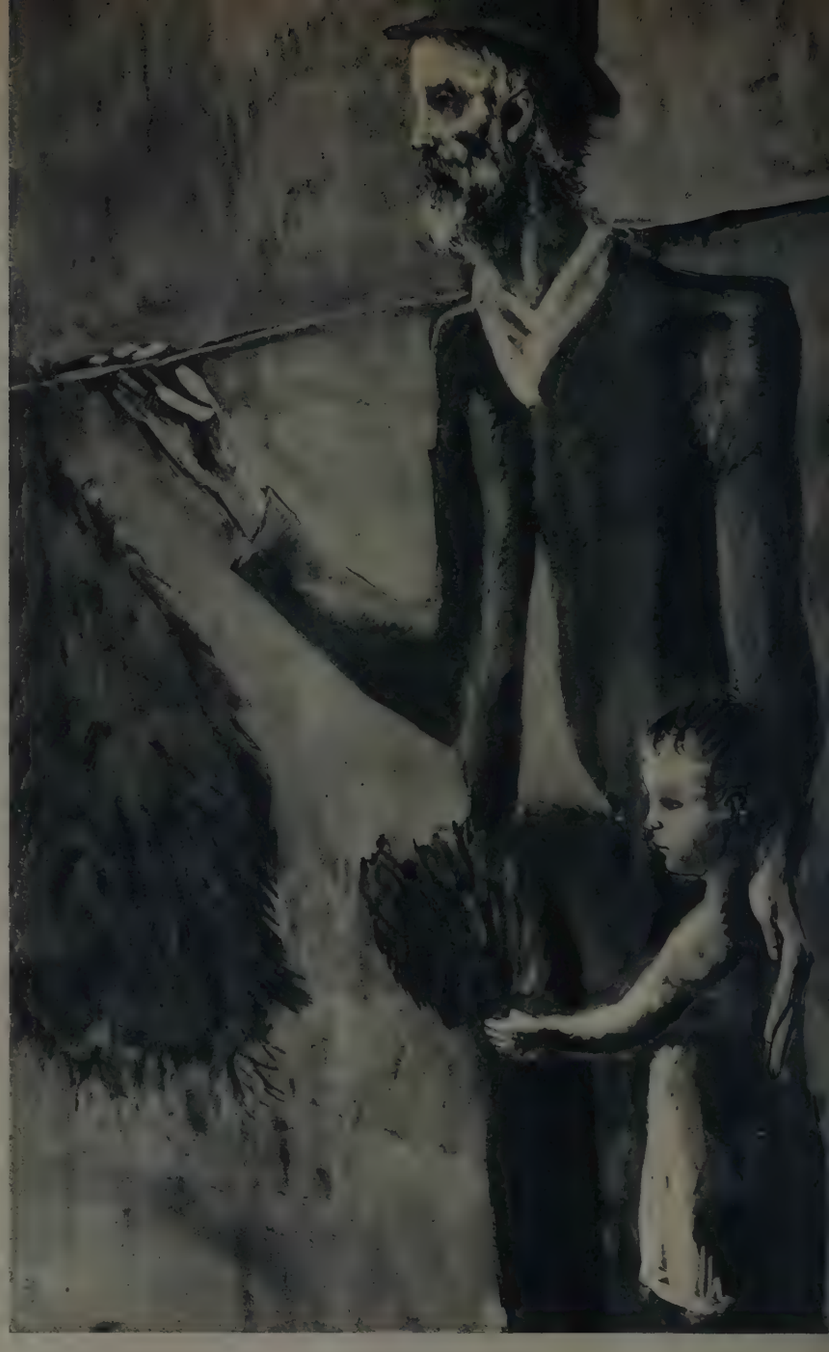
A côté du Salon des Artistes français celui de la Nationale des Beaux-Arts (qui représentait une tendance un peu plus « moderniste » il y a une quarantaine d'années) n'a pas apporté beaucoup plus d'éléments d'excitation à notre désir de voir renaître des institutions vénérables. Il a tenté de se rajeunir en invitant pour la première fois cette année quelques jeunes artistes néo-réalistes qui font figure de révolutionnaires. Mais la salle où ils exposaient prend un caractère brutal, vulgaire et si insolite qu'on peut douter qu'elle puisse concourir à quelque enrichissement.

Le malheur des temps a voulu qu'en réintégrant l'énorme vaisseau du Grand Palais le Salon n'ait pu retrouver ces belles cimaises, ces tapis, ces plantes vertes qui contribuaient autrefois à en faire un événement mondain. Cette pauvreté du décor ne l'a pas servi. La sculpture en a souffert particulièrement. Comme les sculpteurs n'ont plus assez de commandes, ni d'argent, pour présenter de gros morceaux, leurs bustes et leurs statuettes perdus dans le hall subissent une sorte d'écrasement qui accuse encore leur faiblesse plastique.

Aux antipodes, le Salon de Mai (musée d'Art moderne) présente ce que ses organisateurs considèrent comme les plus valables recherches de la jeune peinture. On y voit certes beaucoup plus de tâtonnements, d'hésitations, de troubles que de réelles affirmations. Des maîtres consacrés, comme Picasso, Rouault et Villon, ont répondu à l'invitation qui leur fut faite, ainsi que Desnoyer, dont on peut constater chaque année l'ascension. Les thuriféraires à tout prix de Picasso auront du mal à défendre sa grande composition : *Massacre de Corée*, qui semble une maladroite glissade vers ce réalisme socialiste à la mode stalinienne, dont les débuts en France ne paraissent pas très encourageants. Il y a évidemment des morceaux où l'on reconnaît la griffe du lion, mais le manque d'unité de cette singulière composition est fort décevant. Nous sommes loin de *Guernica*. En revanche *l'Apprenti ouvrier* de Rouault est une toile d'une richesse éclatante.

Parmi les peintres qui justifient une fois de plus les espoirs qu'on a pu placer en eux il faut citer Bazaine, Singier, Manessier, Le Moal, Lapicque, partis de quelques idées communes mais dont s'affirme la personnalité. Pignon reste un des plus solides constructeurs de sa génération. André Marchand avec ses *Flamants roses* unit la poésie à une rigueur sans sécheresse, et Francis Tailleux nous montre de petits tableaux d'une qualité précieuse.

Le Salon de Mai veut faire preuve d'éclectisme. Il présente de jeunes peintres abstraits — que nous retrouverons en corps au Salon des Réalités nouvelles — et d'autres dont le réalisme s'oppose aux tendances abstraites avec non moins de virulence ; chez ceux-ci on a voulu mettre au pavois quelques artistes qui paraissaient désignés pour devenir chefs de file, mais devant la répétition de leurs moyens sommaires et outranciers on perd confiance.



Une présentation rétrospective nommée le « Salon du demi-siècle » (à la Galerie Bernheim jeune) constituait une sorte de panorama des maîtres qui ont joué un rôle prépondérant dans la peinture de notre temps. En dehors de quelques toiles qui nous paraissaient ne représenter qu'imparfaitement leurs auteurs on ne pourra consulter qu'avec profit cette confrontation des peintres qui ont tous exercé, plus ou moins discrètement, une action de catalyseurs dans cette période féconde et bouillonnante.

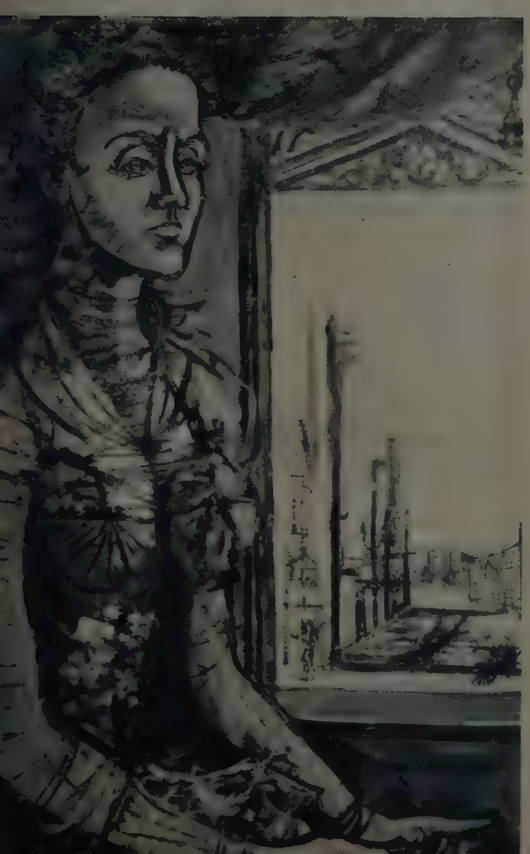
A ceux qui voulaient connaître les aspects les plus éminents de ce grand mouvement de sédition picturale — entré maintenant dans le domaine de l'histoire — l'exposition de la Galerie Kaganovitch offrait la plus convaincante des leçons : « Œuvres choisies du XX^e^ siècle », le titre était parfaitement justifié. Trop souvent on réunit des signatures, ici l'on a rassemblé des œuvres. Celles qui ont la plus haute portée et la signification la plus intense dans le destin de l'histoire de l'art contemporain. Faute de pouvoir commenter ces tableaux des plus grands peintres du temps, nous dirons seulement que nous y avons trouvé les Utrillo de l'époque la plus heureuse, de somptueuses peintures fauves de Vlaminek et de Derain, onze Picasso représentant l'essentiel de son évolution et enfin une toile de Rousseau : *Femme de la forêt*, qui est peut-être son plus clair chef-d'œuvre.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un Salon, mais d'une exposition de surface restreinte, nous ne saurions passer sous silence la présentation de peintures de Corot organisée dans sa Galerie par Alfred Daber. Autour d'un étonnant portrait du peintre par lui-même n'étaient groupées que des œuvres de la qualité la plus rare.

CI-CONTRE, CARZOU : « PORTRAIT DE M^me^ X... ».

A gauche, Picasso : « le Marchand de gui ».

Ci-dessus, Bazaine : « Carrefour ».



L'UNIVERS DE CARZOU

Les grands bateaux abandonnés là sur les sables ne sont pas morts, mais lourds d'une aventure intérieure. Enlisés et à fleur d'eau, engloutis et voguant toujours dans le vent de haute mer. Au bout de ces quais vacillent toutes les aurores du monde, les levers du jour clairs comme des épées nues.

Les soleils verts éclatent tels des mains dénouées de ferveur.

Il y a eu la guerre, et tout est nu et désolé. Les enfants d'après guerre, devenus hommes, sont posés sur les ruines comme des mouettes prêtes à s'envoler. Attendants et fugitifs, les personnages de Carzou dansent entre la vie et la mort, et souvent au delà d'elles. Translucides et pathétiques, ils affirment que l'Ailleurs existe.

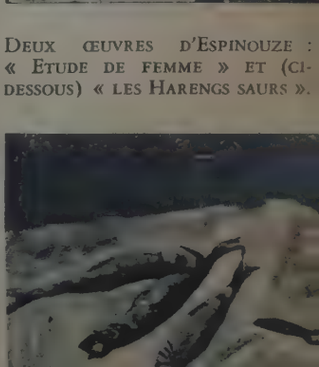
Les femmes, toujours captives de cordages, toujours figures de proue, toujours douloureuses avec leur amour qui rêve à fleur de visage et leur poitrine soulevée, les femmes, face au vent, à la mer, sont prisonnières et plus belles de l'être. Le ciel crie. La recherche du dénuement, voulu, devient un étrange pouvoir : celui de rencontrer l'essence des choses sous leur matière, sous leur masque. Choix de la pureté. Une grande tendresse pour ce monde. Une grande tendresse éclaire aussi les ruines, les villes mortes, les ports délaissés.

Il y a la berceuse de la mer. Les paysages terrestres sans eau battent encore de sa présence, une poussière de sel demeure sur les choses.

Dans l'univers de Carzou toute contradiction se fait harmonie, tout miracle devient possible. Les mythes parlent, mythe de la roue, mythe des cordages, mythe des armes enlisées. Les mains porteuses de lumière ont des sources au creux des paumes.

Martine Cadieu.

Deux œuvres d'Espinouze : « Etude de femme » et (ci-dessous) « les Harengs saurs ».



AU PIED DE LA CATHÉDRALE SAINTE-CÉCILE D'ALBI, CE PALAIS MÉDIÉVAL, AUX MURS ÉPAIS DE FORTERESSE, ABRITE LE MUSÉE DE LA BERBIE, OU UNE EXPOSITION EST CONSACRÉE A TOULOUSE-LAUTREC.

EN MARGE DE L'EXPOSITION D'ALBI

LES AMIS DE TOULOUSE-LAUTREC

N'AYANT pu connaître Toulouse-Lautrec, mort il y a cinquante ans, j'ai vécu cependant dans l'empreinte laissée par son apparition fulgurante et parmi les souvenirs non moins étonnants qu'avaient gardés de lui mes parents, Marthe Mellot et Alfred Athis, ainsi qu'Alexandre et Thaddée Natanson, mes oncles, créateurs de la *Revue blanche*, que le peintre illustra de tant de ses dessins, de même que son supplément humoristique, *le Chasseur de chevelures*.

C'est à la *Revue blanche* que devaient se révéler également Alphonse Allais, Tristan Bernard, Romain Coolus, Pierre Veber... Le Paris de cette époque, si abondant en poètes, en écrivains, en artistes, Toulouse-Lautrec nous en a évoqué maints aspects. Que seraient pour nous les beaux soirs de l'Alcazar, du Moulin-Rouge, des Ambassadeurs, du Divan japonais sans la Goulue, Jane Avril, Yvette Guilbert, dont il a fait passer les traits à la postérité ?

A Villeneuve-sur-Yonne, dans la propriété où ma famille recevait Renoir, Bonnard, Vuillard, Fénéon, Valloton et bien d'autres, Lautrec brossa ce prodigieux portrait de Romain Coolus dont il devait faire don au musée d'Albi.

L'auteur dramatique travaillait à son grand succès théâtral *les Amants de Sazy* lorsque Lautrec, pénétrant dans sa chambre et faisant voler le manuscrit commencé, lui dit tout de go :

— Assez travaillé aujourd'hui, j'ai besoin de toi.

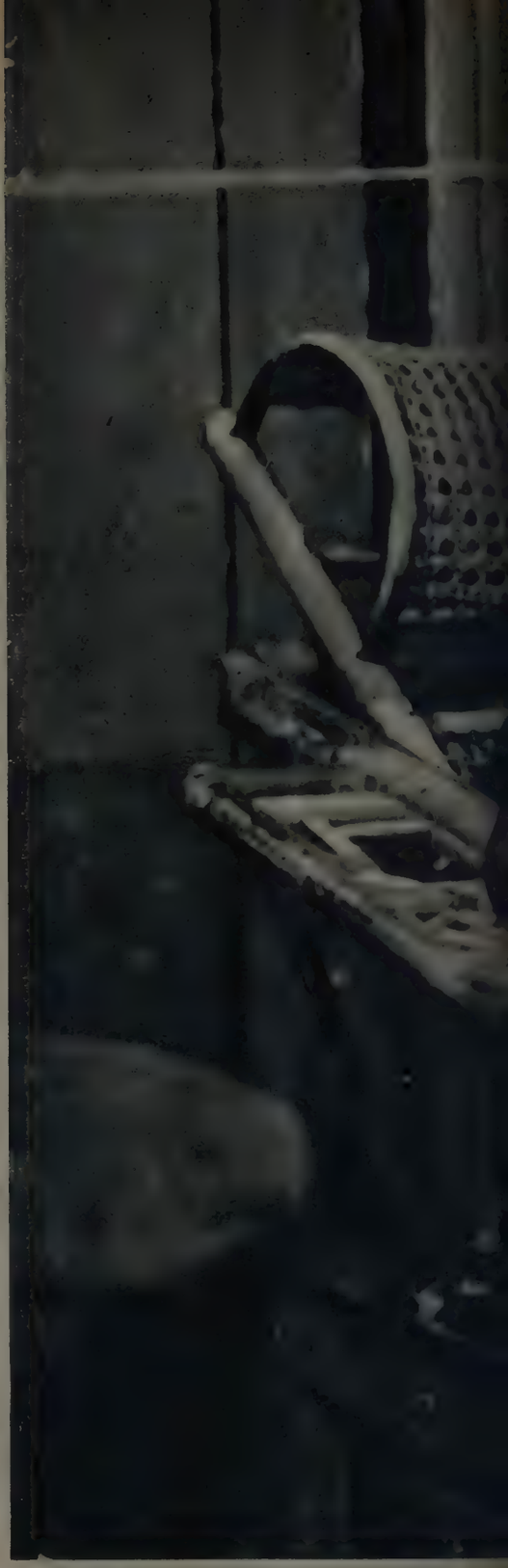
Coolus craignant que son ami ne voulût l'entraîner dans un quelconque bistro du pays lui répondit qu'il avait autre chose à faire.

— Mais ce que j'attends de toi est très sérieux, lui répondit Lautrec.

Le peintre le conduisit dans l'atelier où Vuillard avait conçu quelques-unes des toiles les plus délicates de sa jeunesse et lui ordonna sur un ton péremptoire :

— Assieds-toi là, je vais faire ton portrait à la manière du Greco.

Chez mon oncle Alexandre Natanson, avenue des Champs-Elysées, je connus le premier bouleversement de ma vie devant le magnifique et troublant portrait d'Oscar Wilde, peint par Lautrec, et que je n'osais pas regarder sans frémir. J'en ai gardé un souvenir aussi précis que s'il était encore devant mes yeux, et pourtant j'ai complètement oublié l'appartement, la disposition des pièces, l'endroit où il se trouvait...



TOULOUSE-LAUTREC, QU
CARICATURAIT SOUVEN
SES AMIS, TEL ROMAI
COOLUS (CI-DESSUS
NE S'ÉPARGNAIT PA
NON PLUS (CI-CONTRE

« Ce petit homme génial et contrefait », qui se raillait lui-même de sa taille de nain, aimait a faire le portrait de ceux qui l'entouraient. C'est ainsi qu'il peignit un des familiers de la propriété que possédait Marthe Mellot a Villeneuve-sur-Yonne, Cipa Godebski, que l'on voit, sur la photographie ci-contre, jouant du cor dans un costume assez inattendu.

Ce tableau, aujourd'hui au musée d'Albi, est de toutes les images de Wilde la plus vivante et aussi la plus « réelle » de ce curieux et complexe personnage.

Entre maintes affiches dues à son crayon Lautrec en avait dessiné une pour *la Gitane*, drame en quatre actes de Jean Richepin créé par ma mère au théâtre Antoine en 1900. Après la répétition générale Lautrec proclamait :

— Enorme succès, *la Gitane*, succès inouï !

Ses amis, stupéfaits, répliquèrent :

— Comment un succès, mais c'est un four noir, on a même sifflé !

— C'est possible, mais ce sont des méchants, reprit Lautrec qui, installé au bar pendant toute la représentation, n'avait rien vu de la pièce.

Ce petit homme génial et contrefait nous a laissé de son court passage dans cette vie étonnamment brillante de Paris de 1900 tout le pathétique, toute la saveur de ce qu'on a nommé « la Belle Epoque », et qui ne l'était pas pour tout le monde, lui compris.

Denise Mellot.

Henri de Toulouse-Lautrec sera très flatté si vous voulez bien accepter une tasse de lait le samedi 15 Mai vers 3 heures et demie après midi

HTL

PITTORESQUE INVITATION : « HENRI DE TOULOUSE-LAUTREC SERA TRÈS FLATTÉ SI VOUS VOULEZ BIEN ACCEPTER UNE TASSE DE LAIT LE SAMEDI 15 MAI VERS 3 HEURES ET DEMIE APRÈS-MIDI. »

« LA MORT DE TOULOUSE-LAUTREC N'EST PAS UNE MORT... IL A ÉTÉ SIMPLEMENT RENDU AU MONDE SURNATUREL. »

TRISTAN BERNARD.

L'AGRICULTURE FRANÇAISE EN PLEINE RÉVOLUTION (*)

PAR RENÉ BRANELLEC

III

LE MYTHE DE LA STABILITÉ AGRICOLE

Les champs de blé, de primeurs, les vergers, le vignoble de la plaine du Vaucluse composent un paysage souvent somptueux, humanisé par le travail de l'homme, coloré par les oliveraies. La montagne proche lui donne un accent de majesté. On y éprouve le sentiment de la durée né de la tranquille ordonnance des cultures.

Si l'on se penche sur l'histoire de la région, il en va autrement.

Au XVIIIe siècle le Vaucluse s'était consacré à la culture de la garance, dont les débouchés étaient nombreux, bien établis. Pour elle on assécha des terres, on réaménagea des prés, et des champs de céréales furent désaffectés en faveur d'une production qui, selon M. Daniel Faucher, fit rouler un pactole dans le Vaucluse. En 1868 un chimiste allemand réussit à extraire de la houille l'alzarine artificielle dont le pouvoir tinctorial était cent fois plus grand que celui de la garance. En quelques années les plantations, devenues inutiles, durent être arrachées.

De même, la sériciculture, si longue à s'implanter dans le Midi en dépit des avantages qu'y avait attachés la monarchie, finit par gagner sa partie. Il avait fallu modifier pour cela un système agricole qui ne s'en accommodait pas. Le mûrier couvrit de larges étendues. Vers 1850 la pébrine l'attaque, fait des ravages, désorganise et ruine les éducateurs de vers à soie. Quand en 1865 Pasteur fournit le remède à la maladie il est déjà trop tard. L'habitude était prise d'acheter la soie en Orient ; les prix avaient baissé, et surtout les paysans s'étaient tournés vers d'autres ressources impliquant une nouvelle organisation des cultures où l' « arbre d'or », qui avait si mal justifié son nom, ne trouvait plus sa place.

Le phylloxera, apparu vers 1870 dans le vignoble français, causa des catastrophes. L'arrachage des vignes signifiait pour beaucoup la fin d'un mode de vie qui exprimait une civilisation. De nombreux exploitants durent abandonner la terre, partir pour les villes, s'expatrier. Cependant les conséquences indirectes furent plus importantes encore que les faillites : l'assiette même du vignoble changea. Des coteaux où elle s'était jusque-là cantonnée, la vigne, régénérée par les porte-greffes, par les hybrides, descendit dans les plaines basses, y connut des rendements inouïs... C'est tout le secret des productions excédentaires actuelles, qui à leur tour amènent des crises que rendent plus aiguës la chute des exportations et l'extension, grâce aux hybrides récemment découverts, de la culture de la vigne dans des régions où elle était inconnue.

Le safran jadis prospérait en France et en Espagne. Aujourd'hui il n'en est plus question.

Le pastel, cultivé en Alsace et dans les pays rhénans, triomphait dans l'Albigeois et le Lauraguais, considérés du XVIe au XVIIIe siècle comme des « pays de cocagne ». (Le marc de pastel était souvent moulé en cônes appelés coques ou cocagnes.) L'indigo, en détrônant le pastel, a supprimé une richesse qu'il a fallu remplacer. Non sans dommages.

Sous l'occupation on a vu se développer une politique d'oléagineux métropolitains destinés à remplacer les arachides défaillantes... puis, le besoin ayant disparu, tout un système de culture nouvellement implanté, et qui commençait seulement à porter ses fruits, a été compromis. Aujourd'hui les garanties nécessaires ont été données. Jusqu'à quand ?

On est loin de la stabilité qui, pour beaucoup de gens, est le trait fondamental de l'agriculture. Bien au contraire, c'est l'instabilité qui serait la plus révélatrice des choses et même des gens de la terre. Car ce ne sont pas seulement les systèmes de culture et les techniques qui changent, imposant au milieu humain leurs nécessités.

L'homme lui-même parfois prend l'initiative. Il passe du métayage au fermage, à la propriété... ou inversement. On assiste à de grandes migrations intérieures, à l'abandon des terres dans certains départements qui se repeuplent grâce à de nouveaux apports. C'est le cas de plusieurs départements du Sud et du Sud-Ouest colonisés par des Bretons, des Italiens, des Espagnols, des Belges. Sans changer de département ni même de commune, il est fréquent que les exploitants quittent une ferme devenue trop importante par suite du départ des enfants pour s'installer dans une autre, mieux adaptée à leur capacité de travail.

De l'instabilité des cultures et des hommes on est arrivé à l'instabilité des structures.

TECHNIQUE ET STRUCTURE

La première se masque aisément parce qu'elle peut se localiser. Les exemples que j'ai rapportés concernent des cultures industrielles. Quant aux migrations humaines, leur ampleur est restée assez limitée jusqu'à présent.

Un changement de structure est tout autre. Il peut mettre en cause les principes mêmes sur lesquels se fonde la communauté entière.

La structure de notre paysannerie repose sur l'homme du pays, le paysan, sur l'exploitation familiale directe (75 % du nombre des entreprises, occupant 6/10 du territoire cultivé), sur le fermage et le métayage (qui représentent respectivement 20 % et 5 % de l'ensemble des modes du faire-valoir et environ 3/10 et 1/10 du territoire cultivé).

M. Coutin, étudiant l'évolution des techniques et des exploitations familiales en Limagne depuis un siècle, donne les chiffres suivants : avec araire, bêche et faux : 4 ha ; avec charrues (deux attelages de deux vaches) : 6 à 8 ha; avec batteuse (une journée d'emploi) et les débuts de la moissonneuse-lieuse : 10 à 12 ha ; avec un attelage de chevaux et parfois un tracteur : 20 à 25 ha ; avec ce même outillage mais sur des terres regroupées : 35 ha.

Ainsi les possibilités de travail d'une famille de même importance, qui étaient restées immuables pendant un millénaire, ont été multipliées par neuf en un siècle. C'est une évaluation modeste, qui tient au fait que l'enquête de M. Coutin remonte déjà à plusieurs années. Mais tout laisse prévoir, pour un avenir proche, un coefficient d'augmentation de vingt de la faculté de travail d'un même groupe humain par rapport à 1850. Aux Etats-Unis on estime que dans une exploitation à prédominance céréalière, comme celle de Limagne, 100 ha sont désormais insuffisants pour utiliser les machines de récolte au mieux de leur rendement.

On ne peut à la fois multiplier la capacité de travail d'un homme et conserver pour effectuer une tâche donnée le même nombre de bras sur un territoire déterminé. L'augmentation de la superficie que peut traiter une famille entraîne une diminution correspondante du nombre des exploitants. Si la superficie moyenne cultivable par une famille passe de 4 ha à 35 ha, il faudra nécessairement que les familles autrefois occupées sur 31 ha trouvent de nouveaux emplois. Quand on sera arrivé non plus à 35 ha, mais à 80 ha, on aura mis, provisoirement, la famille qui les cultivera dans les meilleures conditions de rendement économique pour elle-même et pour la collectivité, mais on aura aussi aggravé le problème social que pose le remploi des familles expulsées de la terre. Y a-t-il une limite à cette notion de superficie optimum ? Force est d'admettre qu'elle dépend des progrès de la technique et que dans ce domaine, si tout n'est peut-être pas possible, il est dangereux de prophétiser un arrêt. Et les constatations de M. Coutin sur une exploitation céréalière s'appliquent, toutes choses égales, aux autres secteurs agricoles.

Comme le dirait Artaud, qui songerait à s'en plaindre ? Le progrès, c'est en définitive moins de peine, plus de loisirs et de profit pour tous... Pourvu qu'on sache le comprendre et s'y adapter.

RÉVOLUTION MÉCANIQUE

Citons un cas précis. C'est celui d'un agriculteur de la région de Toulouse qui, revenant dans son pays après un séjour prolongé en Afrique du Nord où il possédait une grande exploitation, achète pour 3 millions de francs un domaine de 200 hectares divisé en cinq métairies et travaillé par trente-sept paires de bœufs et trente hommes. Le tout végétant d'ailleurs et courant à la décrépitude. Le nouveau propriétaire a supprimé les métairies, les bœufs de labour, les haies, les clôtures ; il a fait avec le bulldozer et le scraper des champs d'une étendue de 40 à 50 hectares, desquels il obtient, avec cinq hommes et 15 millions de francs de matériel, 28 quintaux à l'hectare contre 12, moyenne du Sud-Ouest.

Que sont devenus les vingt-cinq autres hommes qui vivaient sur le domaine ? Une trentaine d'hectares réservés à l'arboriculture fruitière ont permis d'en occuper neuf. Les seize derniers ont quitté le domaine et peut-être la terre.

Pourtant on aura du mal à convaincre ceux qui ont assisté à cette « transformation de la physionomie du pays », pour répéter l'expression que les voisins ont employée, qu'il s'agit là d'une solution fausse. Il serait certes intéressant de savoir dans quelles conditions s'amortissent les 18 millions de francs investis dans le domaine. Mais on a tout lieu de penser que si

(*) Voir *France-Illustration* du 30 juin et du 7 juillet.

l'intéressé habitué à calculer ses risques les a pris, c'est qu'il y a trouvé avantage. Il n'apparaît pas, d'autre part, que les quatorze ouvriers agricoles, mécaniciens ou spécialistes conservés sur l'exploitation aient à se plaindre du changement. De médiocre qu'il était leur sort s'est amélioré : ils gagnent davantage pour un travail plus intéressant et moins pénible. Mais les seize autres ?

La superficie moyenne des exploitations françaises, de 11 ha 5 en 1929, est actuellement de 15 ha. L'évolution a été relativement lente.

N'arrive-t-on pas à un moment particulièrement difficile de cette adaptation ? Sur les 2.472.100 exploitations recensées par l'O. E. C. E. on en compte 920.000 de 0 à 5 ha et 520.000 de 5 à 10 ha, soit 1.440.000 entreprises (60 % du total) très vulnérables en principe. Parmi les exploitations de 10 à 20 ha (545.000) beaucoup le sont également. Le secteur menacé concerne donc en gros deux millions d'exploitants, soit plus de 80 % du nombre total.

La superficie d'exploitation n'est pas seule révélatrice de sa rentabilité. M. Préaud écrivait en 1944 que, grâce aux machines, une famille moyenne pouvait exploiter, dans des conditions satisfaisantes, 1 ou 2 ha de culture florale irriguée, 5 à 6 ha de cultures maraîchère et fruitière, 20 à 25 ha de polyculture à prédominance d'élevage. De son côté, un agriculteur aussi averti qu'Artaud considère qu'une exploitation maraîchère de 2 ha suffit à assurer le développement normal d'une famille de cinq personnes, tandis qu'il faudra 30 ha d'exploitation pastorale pour nourrir une famille sans enfants. Si l'on estime à 500.000 (cela paraît être un optimum) le nombre des maraîchers, arboriculteurs, fruitiers, horticulteurs et exploitants spécialisés inclus dans les deux millions d'exploitations citées plus haut et qu'on les soustraie de ce total, on retrouve 1.500.000 exploitations en posture médiocre ou difficile, qu'une crise prolongée risquerait de conduire à la ruine.

RÉVOLUTION PAR LA RECHERCHE

La motorisation et la mécanisation n'ont pas été les seules à révolutionner l'agriculture. Dans tous les domaines de la recherche agronomique les découvertes des vingt dernières années obligent à reviser les idées reçues et surtout à s'adapter rapidement à elles. Je me bornerai à citer quelques exemples caractéristiques : ceux du blé, du maïs hybride, des fruits, de l'insémination artificielle, de la lutte contre la maladie et les parasites.

L'hybridation a permis non seulement d'obtenir des variétés de semences qui doublent, triplent ou quintuplent les rendements anciens, mais de modifier l'aire d'implantation des cultures. Des savants soviétiques se vantent d'avoir fait mûrir un vignoble à Ivanovo (57° latitude N.). En France même des expérimentateurs entretiennent de petits vignobles au nord de Laval et près de Lille. Ce sont les Américains qui ont obtenu les résultats les plus extraordinaires avec le maïs hybride. On a calculé que son emploi aux Etats-Unis a permis en 1944 l'engraissement d'un *surplus* de 33 millions de porcs de 100 kilos !

On pense que l'introduction du maïs hybride en France aura pour effet de déplacer sa culture vers le Nord, ce qui pose un gros problème pour le Sud-Ouest.

Le blé a vu ses rendements tripler dans les cinquante dernières années, et certaines semences dépassent très largement cette proportion.

L'arboriculture fruitière, enrichie de centaines de variétés nouvelles, tend à abandonner ses méthodes traditionnelles. Des techniciens, comme Le Page, en France, ou d'étonnants praticiens, tel un certain Collins, de l'Orégon, lui ouvrent de vastes perspectives. Collins rejette la taille et les élagages, le travail du sol, l'éclaircissage des fruits et ne se donne pas la peine de récolter les fruits trop hauts. « Cela n'a pas le sens commun, dit-il, d'élaguer la nouvelle végétation, la plus forte, ou de déchirer la surface du sol avec de lourds disques qui coupent les racines. Plus de taille, plus de labours. » En revanche, Collins attache une grande importance à la fumure, à l'humus. Tous les étés il répand du fumier autour de ses arbres ; une année sur deux il y ajoute du superphosphate pour stimuler la végétation du couvert. Chaque été, avant la cueillette, il la couche à l'aide de deux troncs d'arbres en croix traînés par son tracteur. L'hiver elle pourrit et rapidement le nouvel humus n'est plus qu'un enchevêtrement de racines. Collins, qui utilise largement l'engrais vert permanent constitué par la végétation spontanée, complétée par des semis de légumineuses, estime que les engrais chimiques doivent d'abord profiter à cette végétation superficielle, passer par l'humus plutôt qu'être mis directement par leurs solutions en contact avec les racines. Cette technique révolutionnaire, possible grâce à la grande quantité d'eau dont dispose Collins, et qui s'accompagne d'une lutte antiparasitaire relativement modérée, a donné des résultats étonnants : à cinq ans les arbres ont 3 m. 50 à 4 m. 50 de hauteur et commencent à rapporter. A douze ans la récolte est de 20.000 à 30.000 kilos à l'hectare de Bartlett et de Bosc et Collins espère atteindre 40 tonnes à l'hectare, deux fois plus que ce que rapporte un verger de poiriers de l'Orégon. M. Sauguet, qui a visité la propriété de Collins en 1946, évaluait la recette brute à l'hectare à 850.000 francs et à 60 % l'abaissement des prix de revient du kilo de poires.

Les réalisations faites en Sarthe, sous la direction de M. Chaserant, dans le domaine des traitements antiparasitaires et des soins à donner aux arbres fruitiers ne sauraient être oubliées ; elles ont permis de classer la reinette du Mans parmi les variétés les plus saines et les plus appétissantes.

RETOUR A DES PRINCIPES ANCIENS

En dehors de « révolutions » semblables, l'agriculture moderne développe largement sa connaissance des conditions optima d'exploitation et rappelle certains principes fort anciens, imprudemment méconnus pendant un temps.

L'emploi souvent abusif des engrais minéraux, qui a conduit à négliger le fumier, a provoqué des modifications de la nature du sol, lesquelles ont une répercussion sur l'état sanitaire des plantes et des animaux. Aux Pays-Bas comme en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis l'usage exclusif d'engrais minéraux fait apparaître des symptômes d'érosion.

On constate d'une façon générale qu'il devient de plus en plus difficile de maintenir l'harmonie entre le sol, la plante et l'animal. Si l'on continue à se servir uniquement d'engrais purs sur les prairies et si l'on ne surveille pas attentivement la structure du sol, on devra fournir une alimentation supplémentaire et rationnelle au bétail. Dans les grandes exploitations plus ou moins motorisées, où il serait le plus souvent nécessaire d'avoir trois à cinq fois plus de bovins pour fumer rationnellement les terres, seule subsiste la solution du fumier artificiel.

La disparition de l'humus constitue une menace pour la plupart des régions. Il ne s'agit pas seulement de l'érosion de la couche de terre cultivable, mais aussi de la minéralisation du sol par insuffisance de restitution de matière organique. Les terres les plus riches de l'Ile-de-France ont été frappées et plus encore celles de Beauce, de Brie, du Sud-Ouest, d'Afrique du Nord, de la plupart des pays d'outre-mer. Lors d'un congrès récent l'alarme a été donnée par les techniciens de tous les pays européens : « On ne saurait cultiver durablement ni même, semble-t-il, obtenir des produits de qualité biologique optimum sans respect de l'humus : soins aux fumiers, production de composts, cheptel suffisant, production équilibrée, engrais verts, amendements, autant de recommandations fondamentales dont deux mille ans d'expérience confirment la valeur. »

Le problème de l'humus a été étudié par le C. E. T. A. M., association d'agriculteurs de la région de Mantes, pour les fermes mécanisées sans élevage et pour celles qui pratiquent l'élevage. Evoquant les obligations de l'exploitant concernant l'entretien des terres en humus, cet organisme rappelle « qu'une terre bien cultivée peut fournir des rendements considérables pour un taux d'humus relativement bas ». Il n'est pas certain qu'on ait toujours intérêt à maintenir le taux d'humus au niveau où il se trouve, s'il est très élevé, car les besoins d'entretien deviennent alors considérables.

Les difficultés pratiques soulevées par le transport du fumier ont incité M. J. Piel-Desruisseaux à donner quelques conseils aux exploitants et à montrer les gains de temps et de distance importants réalisés grâce à la motorisation. Les distances seraient quatre fois moins grandes, les temps vingt-deux fois moins élevés. Les expériences faites en France établissent que l'épandage mécanique coûte deux fois moins cher que l'épandage courant. Mais n'envisage-t-on pas dès maintenant de supprimer totalement ces longues et coûteuses opérations de manipulation, de transport et d'épandage grâce à l'enfouissement direct de la paille dans le sol au moment de la moisson ? Ce qui pose notamment des problèmes d'aménagement pour le bétail et montre assez dangereusement qu'un progrès technique chasse l'autre. Sera-ce une leçon d'immobilisme que nous donneront finalement des « découvreurs » trop intrépides ? Ils remuent pourtant terre et ciel.

Doryphores, hannetons, vers blancs, etc., sont désormais attaqués non seulement de terre au moyen de pulvérisateurs à moteur, mais par des avions et des hélicoptères, qui traitent de grandes surfaces. De telles méthodes exigent le recours à des techniciens éprouvés, l'établissement de plans directeurs, de relevés, etc., toute une organisation qui n'est possible qu'à l'échelon régional.

RÉVOLUTIONS CULTURALES

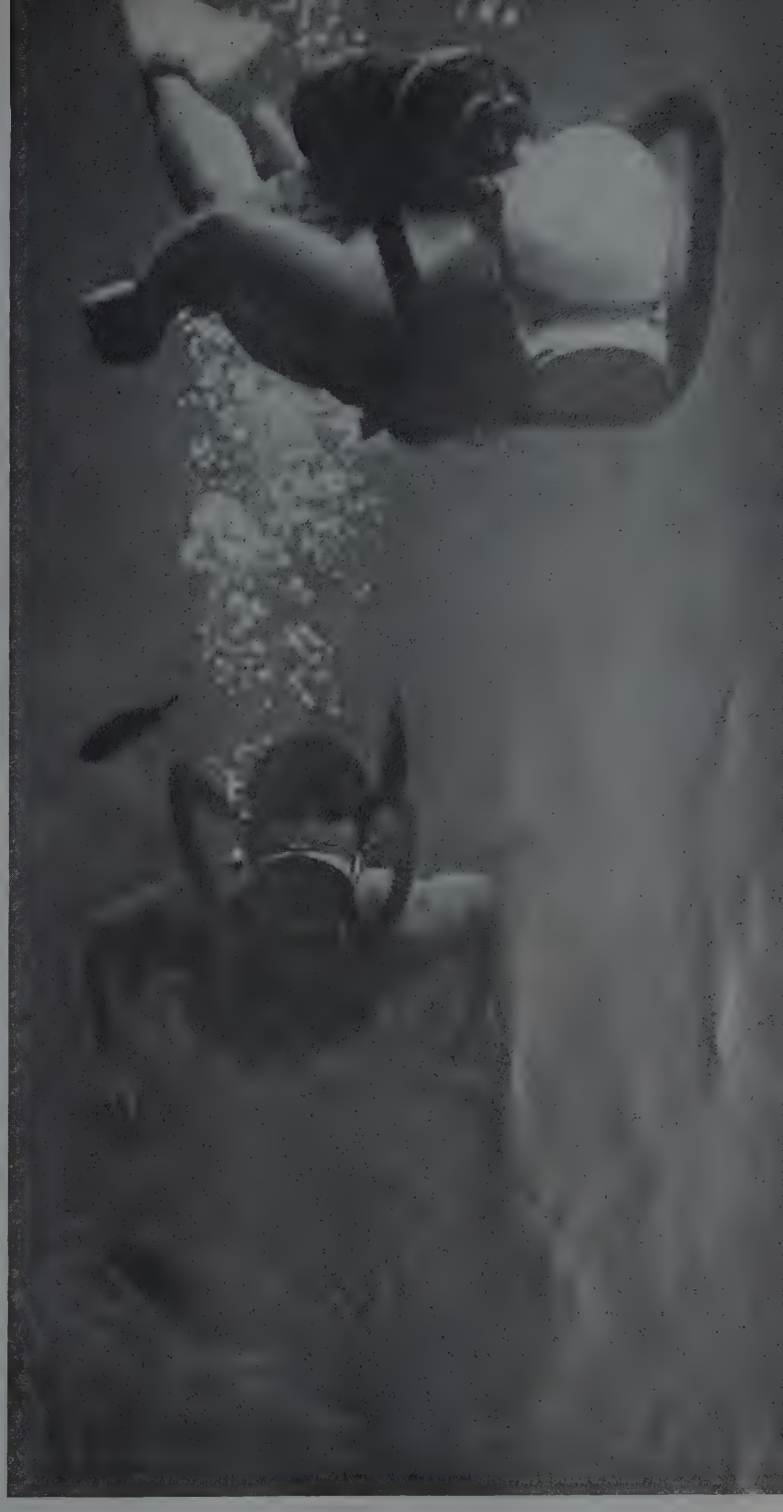
Les méthodes de culture elles-mêmes ont subi de profonds changements dans les cinquante dernières années. Les labours profonds et le sous-solage, par exemple, ont transformé certaines régions. Le *dry-farming* appliqué en Afrique du Nord après l'Australie, la Nouvelle-Zélande, etc., qui consiste à travailler la terre en profondeur pour l'obliger à retenir les pluies, autrefois perdues dans les régions où l'eau est précisément le plus précieuse, a permis des rendements quadruples de ceux obtenus par les moyens traditionnels ; mais pour le pratiquer un matériel coûteux est indispensable, qui semble interdit à la petite propriété.

Le dosage et le choix des engrais azotés, phosphatés et potassiques permettent d'influencer considérablement le développement des plantes. Mais il faut au préalable connaître le degré d'acidité de la terre, d'où la nécessité de l'analyse du ph. Celui-ci varie de la valeur 4 : très acide ; à la valeur 9 : très alcalin. Les pommes de terre sur terres sableuses demanderont un ph dépassant à peine 5. Le seigle et l'avoine prospéreront avec un ph de 5 1/2 à 6, tandis que le blé et l'orge exigent un ph plus élevé. Cette connaissance est précieuse pour déterminer si l'on doit chauler ou non une terre. Ici encore, on le voit, l'agriculteur privé de l'aide des services gouvernementaux spécialisés, avec lesquels il n'a que des relations beaucoup trop espacées, particulièrement en France, est en situation d'infériorité redoutable en face de concurrents équipés et documentés.

A l'instabilité des cultures et des façons culturales, à l'évolution rapide des moyens techniques nécessaires pour s'adapter à une concurrence nationale et internationale sévère de gros investissements s'ajoutent l'instabilité des prix et les aléas habituels de l'agriculture. La science, dont les progrès ont été foudroyants en certains domaines, reste encore impuissante pratiquement contre le gel, contre la grêle, contre la sécheresse. Elle n'en est qu'au stade des expériences et, si prometteuses que soient certaines d'entre elles — par exemple, celles concernant la pluie artificielle — le paysan n'en sent pas pour le moment les effets. Les diminutions de rendement dans les récoltes d'une année à l'autre atteignent souvent 50 %. L'instabilité des prix devrait justement jouer ici le rôle d'un correctif. D'une façon générale elle reste au contraire extrêmement dangereuse par les à-coups qu'elle donne aux trésoreries étroites des petites exploitations.

Celles-ci semblent voir se conjuguer contre elles la plupart des forces mobilisées dans la formidable transformation qui secoue actuellement l'agriculture. Lorsqu'on pourra examiner avec un peu de recul cette période étonnante et tumultueuse qu'est la nôtre, on s'étonnera sans doute de la ténacité, de la volonté de vivre dont ont fait preuve des paysans que tout semblait condamner... Mais qui sait comment évolueront les choses ? Dans le tourbillon d'événements, dans le raz de marée des découvertes et des révolutions techniques il y a de tout, à bien y regarder : l'une bondit de l'avant, faisant sauter des traditions qui paraissaient inébranlables ; l'autre, à la pointe du progrès tout comme la première, s'avise soudain qu'il faut revenir à l'expérience millénaire... Les plus férus de science ne peuvent parfois suivre cette dernière qu'au risque de se ruiner. Les autres, les retardataires, ou les inconscients, ou les sages, continuent leur bonhomme de chemin. Ils durent... Comme Spinoza « ils persévèrent dans leur être ». Mais est-ce assez aujourd'hui ?

(A suivre.)



Remontée d'une amphore romaine recouverte de formations calcaires au large d'Agay (a gauche). Excursion par 30 mètres de fond.

ARCHÉOLOGUES EN PLONGÉE

LES DÉCOUVERTES DU CLUB ALPIN SOUS-MARIN

par Claude Thomas

La grande saison de la chasse... sous-marine est ouverte. Avec le soleil affluent, sur toutes les plages de la Méditerranée, les fervents de la pêche au mérou. Les lunettes étanches et le « respirateur » sont désormais accessoires courants des estivants, au même titre que les lunettes noires et le flacon d'huile « solaire ». Cette année, toutefois, les adeptes du sport sous-marin trouvent de sérieux concurrents, dont l'activité se manifeste du reste toute l'année : les archéologues, qui ont délaissé le harpon automatique pour de pacifiques marteaux et burins.

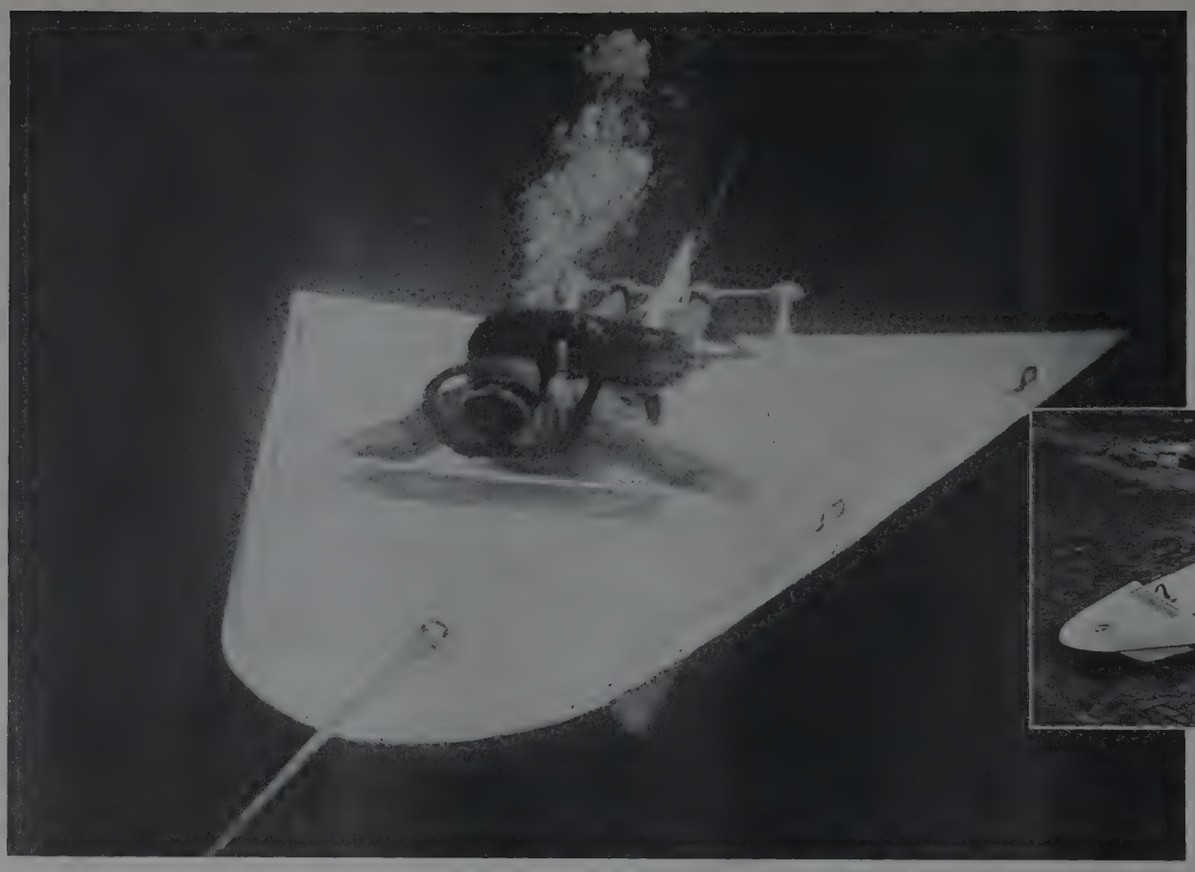
L'ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE

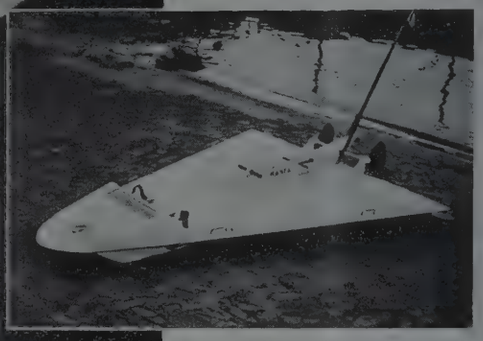
— « Le Groupe de recherches sous-marines — section scientifique de l'état-major de la marine nationale — embarqué à bord de l'*Elie-Monnier*, découvre par 50 mètres de fond, au large d'Anthéor, une barque romaine chargée d'amphores... »

— « Les spécialistes du Centre d'études sous-marines, poursuivant leurs recherches au large des côtes grecques, retrouvent dans les parages de Marathon les restes d'un navire naufragé et ramènent à la surface plusieurs ancres de pierre et de plomb, deux chandeliers de mât en pierre et un grand nombre de vases et de pièces de vaisselle de bord, qui sont remis aux Services des antiquités des musées d'Athènes... »

— « Le Club alpin sous-marin de Cannes remet aux laboratoires des Beaux-Arts les échantillons prélevés sur les blocs de marbre découverts par ses membres en rade de Saint-Tropez... »

Les informations de ce genre — qui se multiplient depuis quelques mois — témoignent de l'activité grandissante des groupes de recherches sous-marines. Ce qui n'était encore voilà quatre ou cinq ans qu'un exploit sportif offert aux estivants est devenu une entreprise sérieuse.





FAITE D' « AGGLOMÉRÉ » ET DE « PLASTIQUE », L'AILE MARINE PERMET L'ÉXÉCUTION DES ACROBATIES SOUS-MARINES LES PLUS HARDIES.
Photographies H. Broussard.

LE TEMPLE DE MARBRE DE SAINT-TROPEZ

C'est ainsi que récemment la collaboration du Club alpin sous-marin et de la direction des Antiquités nationales a permis de découvrir dans quelques blocs de pierre gisant sur un fond d'algues à une centaine de mètres au large de Saint-Tropez les pièces éparses d'un temple antique. Une première plongée de vingt minutes avait suffi aux membres du club pour dénombrer quatorze pièces de dimensions respectables, réparties sur un espace restreint, comme posées les unes à côté des autres, recouvertes de mousse, caparaçonnées de coquillages, rongées de trous d'oursins. Une autre expédition, effectuée avec piolets, marteaux, leviers et burins, permettait, en une heure, de déterminer la nature et la taille exacte des blocs ainsi que leur origine probable :

« Trois chapiteaux doriques avec abaque mesurant 2 m. 70, une moulure en échine, le tout soutenu par un bandeau circulaire de 2 m. 25 de diamètre, l'épaisseur totale des chapiteaux étant de 0 m. 70. Neuf tronçons de colonnes de 1 m. 80 de hauteur pour des diamètres variant de 1 m. 80 à 1 m. 95. Une architrave en forme de parallélépipède de 5 m. 50 de longueur sur 1 m. 50 de largeur et autant d'épaisseur. Enfin, une dalle carrée à faces planes et bords droits de 2 m. 25 de côté pour 0 m. 65 d'épaisseur. Le poids total de ces diverses pièces est estimé à 200 tonnes... »

Telles étaient les premières conclusions de cette enquête sous-marine. Aucun vestige architectural n'ayant été signalé dans ces parages, il ne pouvait s'agir d'un temple élevé autrefois en ce lieu puis recouvert par la montée des eaux. Selon toute vraisemblance, les blocs chargeaient un navire qui avait fait naufrage au moment d'arriver à destination. Deux hypothèses sont alors permises : ou bien, s'il s'agit d'un navire romain, les marbres étaient destinés à l'érection d'un temple dans quelque cité gauloise, ou bien ces blocs, transportés sous Napoléon I^er^ et par son ordre, étaient amenés d'Egypte ou de Grèce en France pour venir enrichir les collections du Musée du Louvre. On fait remarquer en effet que Toulon était à cette époque l'un des centres où aboutissaient les marbres venus des régions lointaines avant d'être acheminés, par voie fluviale, jusqu'à Paris.

Les pièces découvertes sont toutes de facture dorique, comme en témoignent la moulure en échine des chapiteaux, les colonnes non cannelées, à la base plus large que le sommet. L'ensemble est de marbre; les échantillons ramenés à la surface laissent supposer qu'il s'agit de marbre de Carrare. Aux laboratoires des Beaux-Arts de se prononcer en dernier ressort et d'éclaircir le mystère.

LES ALPINISTES SOUS-MARINS

Quoi qu'il en soit, l'importance de la découverte attire à nouveau l'attention sur le Club alpin sous-marin de Cannes. Fondé en 1946, celui-ci groupe des fervents de la plongée qui, pêcheurs sous-marins pour la plupart à l'origine, se lancent avec bonheur, nous venons de le voir, dans l'archéologie. Sur les conseils des spécialistes du Groupe de recherches sous-marines, le G. R. S. de Toulon, le club a son *école de plongée,* qui permet, en quatre leçons, d'effectuer couramment des descentes à 40 mètres de profondeur. C'est là d'ailleurs la limite de la plongée courante; celle de la *plongée d'exploitation* du G. R. S. est de 60 mètres et le personnel spécialisé descend exceptionnellement jusqu'à 90 mètres, limite absolue de la plongée sous-marine.

Il convient ici de dire quelques mots du *scaphandre autonome,* invention française dont l'emploi s'est rapidement généralisé parmi les amateurs de l'immersion. Il comprend essentiellement une, deux ou trois bouteilles d'air comprimé à très haute pression. Cet air, fourni au plongeur par l'intermédiaire d'un détendeur et d'une embouchure, lui permet de rester longtemps immergé et surtout de descendre à grande profondeur, toutes les cavités du corps — poumons, nez, oreilles — étant emplies d'air comprimé à une pression que le détendeur maintient constamment égale à celle de l'eau. Avec une seule bouteille le plongeur peut séjourner un quart d'heure par 40 mètres de fond sans ressentir le moindre malaise, bien que son organisme soit soumis à une pression égale à celle d'un pneu de poids lourd...

Ne parlons que pour mémoire des *pales* de caoutchouc qui, adaptées aux pieds, assurent en plongée au nageur le plus ordinaire une rapidité et une aisance que lui envieraient, en surface, les champions de crawl les mieux entraînés. L'*aquaplane* sous-marin ressemble trait pour trait au modèle ordinaire bien connu. Il n'en est pas de même de l'*aile marine,* dont le prototype, la *Manta,* lancé l'été dernier, semble une immense raie blanche des mers du Sud avec sa surface portante de 4 mètres carrés. Construite de bois et de liège aggloméré, recouverte de tissu synthétique, la *Manta* évolue entre deux eaux à la façon d'un avion grâce à ses deux gouvernails de direction, commandés au pied, et à ses deux gouvernails de plongée, manœuvrés à la main. Remorqué par un voilier ou un canot à moteur, cet engin procure au plongeur de véritables voyages sous-marins, sans fatigue. Un dispositif simple — batterie-câble et sonnerie — permet au voyageur de communiquer avec l'embarcation-pilote.

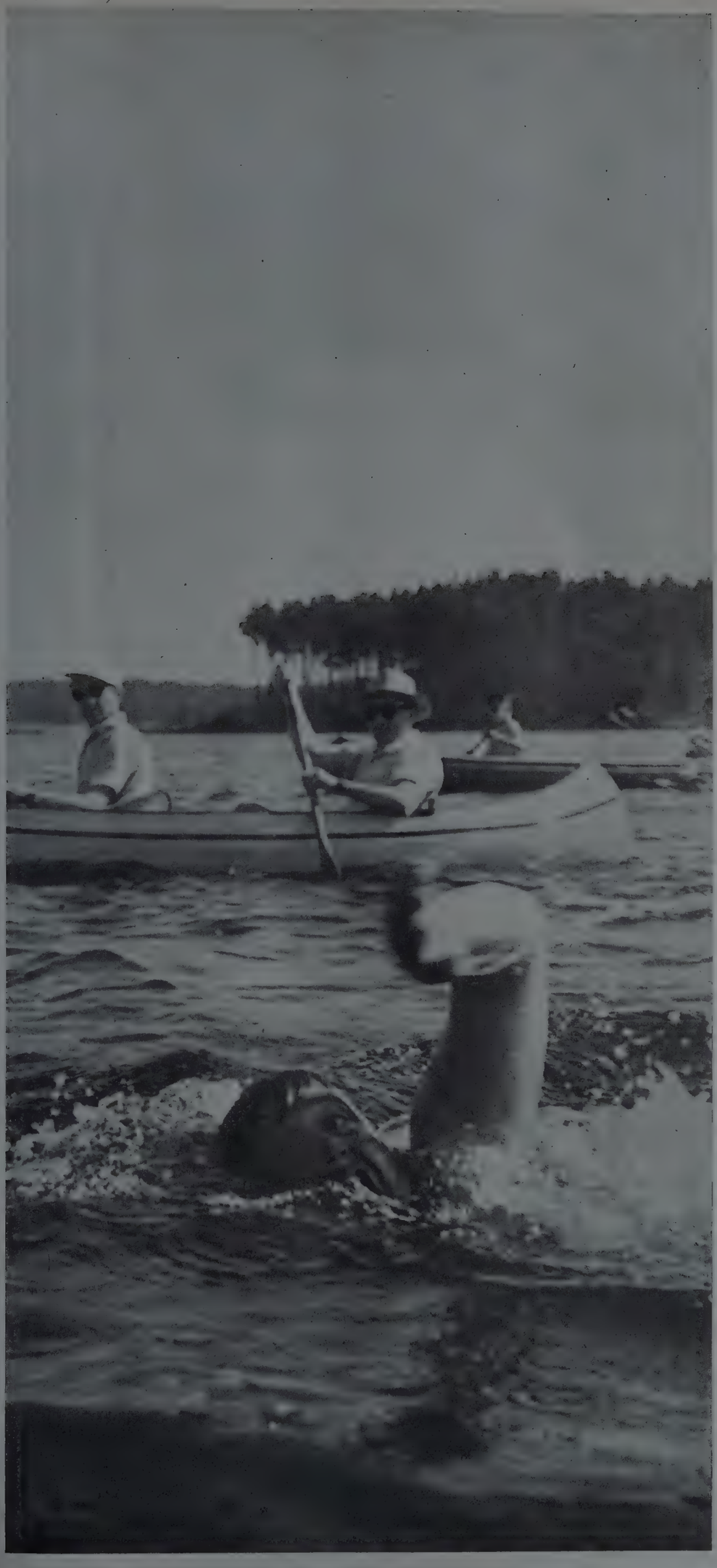
FILMS SOUS-MARINS EN COULEURS

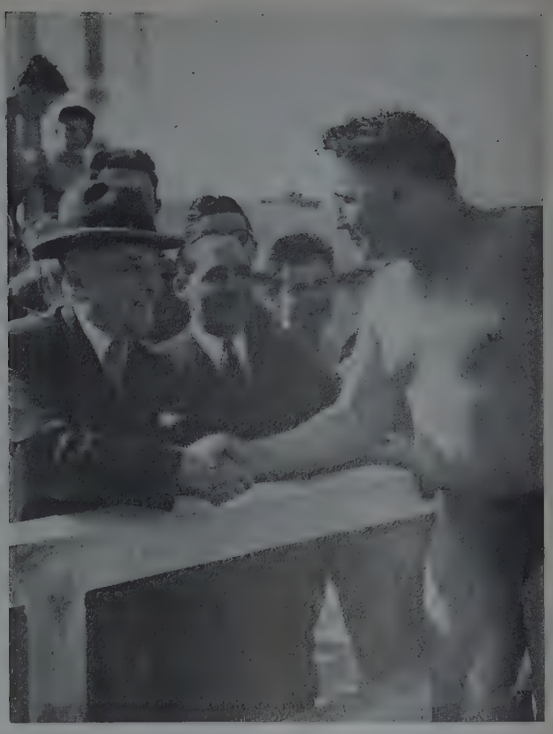
Ainsi équipé, le moderne plongeur n'a rien à envier, bien au contraire, aux exploits du capitaine Nemo. Armé de puissantes torches électriques, il découvre, vivantes, la faune et la flore sous-marines, aux couleurs inconnues sous la lumière solaire. Ne pouvant garder le secret de ces magnificences découvertes, tout plongeur se munit d'un appareil photographique étanche. Mais les films en couleurs demandent une grande lumière, et la surface de l'eau réfléchit vers le ciel près de 90 % de la lumière qu'elle reçoit. Aussi a-t-on songé aux *lampes-éclairs,* dont les derniers modèles sont rigoureusement étanches. Elles doivent en outre être parfaitement isolées, car leur décharge de 2.000 volts sous plusieurs centaines d'ampères représenterait un terrible danger pour l'opérateur placé dans son bain d'eau salée. Le problème est à l'étude.

En revanche, on a déjà expérimenté un modèle satisfaisant de camera à prises de vues sous-marines : un caisson étanche à l'avant renferme appareil, commandes et accumulateurs, l'arrière étant occupé par un chargeur automatique. D'une longueur de 0 m. 70 pour 0 m. 30 de diamètre, l'engin est manœuvré au moyen de deux poignées latérales, tandis qu'un stabilisateur de 1 m. 20 d'envergure et une dérive facilitent les « travelling ». Une bouteille d'air comprimé et un détendeur assurent à l'intérieur de l'appareil une pression excédant automatiquement d'une centaine de grammes la pression ambiante, d'où une étanchéité obligatoire.

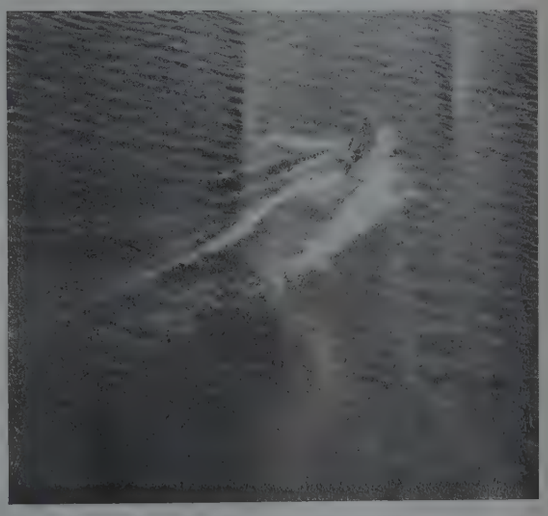
L'ensemble pèse, sur terre, une quarantaine de kilos. Immergé, il flotte entre deux eaux, et il suffit d'arracher ses plombs de lestage pour le faire remonter seul à la surface. Il est alors repêché par le bateau, rechargé, lesté à nouveau et expédié de la même façon à l'opérateur, qui attend sur place.

Aussi, devant les promesses de l'alpinisme sous-marin ne désespérons-nous pas d'entendre bientôt, dans les phrases banales échangées entre estivants et touristes, sur la Côte, le « point de vue de la Corniche » ou la « promenade des Anglais » céder le pas aux « petits coins par 20 mètres de fond, à quelques encâblures du rivage ».





ENCOURAGÉ PAR LE PRÉSIDENT HENRI QUEUILLE (CI-DESSUS), LE CHAMPION DE FOND LE MORVAN S'ENTRAINE POUR LA TRAVERSÉE DE LA MANCHE (CI-CONTRE). PUIS C'EST AU TOUR DES BRUYANTS HORS-BORD DE PARAPHER DE LEUR SILLAGE D'ÉCUME LES EAUX TRANQUILLES DU LAC DE LA TRIOUZOUNE.



LA SAISON D'ÉTÉ BAT SON PLEIN A NEUVIC-D'USSEL

La coquette petite cité corrézienne de Neuvic-d'Ussel, que M. Henri Queuille administre depuis trente-sept ans, est devenue, sous son impulsion, un centre actif de tourisme et de sport grâce aux aménagements apportés au lac artificiel formé par le barrage des eaux de la Triouzoune. Les rives pittoresques à souhait de ce plan d'eau long de plusieurs kilomètres servent de cadre aux exploits des champions de la nage et du plongeon, aux courses de hors-bord, à des démonstrations de ski nautique et à celles, plus paisibles, des jeunes amateurs de « pédalo », tandis que ces jours derniers deux hydravions se livraient à des exercices spectaculaires d'amérissage qui ont enthousiasmé les spectateurs. Plus que les années précédentes, une foule d'estivants et de touristes se pressait, en effet, sur les bords du lac, attirée par les fêtes folkloriques et régionales organisées par la municipalité et que le président Queuille avait tenu à honorer de sa présence.

QUAND AVIGNON EN LIESSE APPLAUDIT LE FESTIVAL... ET LE TOUR DE FRANCE

PAR YVES GANDON

Des pompiers hissaient des échelles aériennes, qu'ils escaladaient ensuite pour accrocher des oriflammes tricolores.

— C'est à cause du Festival ? demandai-je naïvement.

— Eh ! non, me répondit un Avignonnais en levant les épaules. Vous pensez bien que c'est pour le Tour.

Les hommes du Tour de France devaient, en effet, s'arrêter le lendemain dans la ville des papes, après avoir gravi le mont Ventoux. Quelle semaine en Avignon ! Pensez donc ! Il y avait eu d'abord le transfèrement des cendres du marquis Folco de Baroncelli-Javon en terre saintine. La levée du corps avait eu lieu dans ce vieux palais du Roure où des inscriptions témoignent que dès le XVI[e] siècle les Baroncelli, gentilshommes florentins, adoptèrent Avignon pour seconde patrie. De ravissantes Arlésiennes au corsage de velours aussi noir que leurs yeux ouvraient la marche. Venaient ensuite les tambourinaires, qui jouaient en sourdine la *Coupo Santo*, puis nombre de notables de la « Nacioun gardiano » tenant la pique d'une main et de l'autre tirant leurs petits chevaux camarguais. Derrière le char funèbre on se montrait Sultan, le vieux cheval blanc du grand manadier. Après la traversée de la ville, c'est un fourgon pour taureaux qui reçut le cercueil pour le transporter aux Saintes-Maries-de-la-Mer puis au mas Sioubeu, où a été construit le tombeau. Ainsi le chantre de la Camargue s'est-il retrouvé parmi les siens pour la *Festo Vierginenco*, qu'il institua il y a quarante-cinq ans.

Les Avignonnais avaient connu un autre sujet d'émoi, et les conversations étaient fort animées sur la place Georges-Clemenceau, sous les toiles agitées par un coup de mistral, à l'heure du pastis. Aurait-on pu imaginer pareille méchanceté du sort ? La grande vedette du Festival, l'idole des amateurs de cinéma, Gérard Philipe lui-même, avait fait une chute de 2 mètres en répétant *le Cid*. Par miracle, aucun membre n'était cassé, mais il avait la jambe en sang, le *pitchoun*, et des plaies douloureuses, et l'on se demandait s'il pourrait tenir son rôle.

Dieu soit loué ! Tout s'est arrangé. Le soir Gérard Philipe, boitillant à vous faire venir les larmes aux yeux, a joué le prince de Hombourg avec autant de talent que de courage, et tous les cœurs des Avignonnaises ont battu pour lui.

La représentation était donnée dans la cour d'honneur du palais des Papes, sur le tréteau dressé sans autre décor que quelques feuillages et des étendards brandebourgeois montant et descendant de leurs mâts. Jean Vilar en est à son cinquième festival d'Avignon, et il possède maintenant la maîtrise de son art. On a l'impression qu'il ne peut plus se tromper, et la virtuosité avec laquelle il situe et escamote tous les pions de son jeu dramatique, la sûreté des éclairages et des « bruitages », la façon de feu follet avec laquelle, liant une scène à une autre, un machiniste-danseur virevolte dans l'ombre pour placer une chaise, un escabeau, et se dissout, bras au ciel, avalé par la nuit, tout témoigne que Jean Vilar ne néglige rien pour atteindre la perfection.

On ne peut dire cependant que *le Prince de Hombourg* fût une pièce facile à monter. Pour être un classique allemand, et dont l'influence fut décisive sur la dramaturgie de son pays, Enrich von Kleist, mort en 1811, ne se présente pas comme un auteur de tout repos. Son drame en cinq actes offre ce mélange de rêve et de dureté, de brume et de sécheresse brutale qui fait penser, plus qu'à la vieille Allemagne romantique, à la Prusse des junkers et des reîtres. Il exalte la discipline de fer inaugurée par le margrave de Brandebourg, Frédéric-Guillaume, grand-père de Frédéric II. Le jeune prince de Hombourg a beau, par une intervention décisive, avoir gagné la bataille de Fehrbellin contre les redoutables Suédois. Il n'a pas respecté la consigne du prince électeur en attaquant prématurément. Frédéric-Guillaume le fait passer en jugement, et le prince est condamné à mort, malgré les supplications de sa fiancée, Nathalie, princesse d'Orange, et de la princesse électrice.

La pièce est découpée en tableaux colorés et pathétiques, dont les meilleurs sont sans doute ceux qui montrent le prince en proie à un désespoir de femme à l'annonce qu'il va mourir et l'électeur accordant une grâce conditionnelle à Nathalie, venue l'implorer pour le vainqueur de Fehrbellin. Et l'on ne sait pas, au dernier acte, si la scène où Hombourg est définitivement gracié puis glorifié répond à la réalité ou au rêve, comme la scène initiale. L'interprétation de Gérard Philipe a dépassé tout ce qu'on pouvait attendre. Nous ne voyions plus un acteur, mais un homme fondu avec son personnage, d'abord fantaisiste et rêveur, puis souffrant, déchiré, avili par la terreur de la mort et finalement élevé au-dessus de lui-même ; Jean Vilar est un Frédéric-Guillaume cassant, cauteleux et impitoyable à souhait ; J.-P. Moulinot, un colonel Kottwitz plus vrai que nature, et il faut encore citer, dans une interprétation d'une mise au point exemplaire, Lucienne Le Marchand et Jeanne Moreau.

La mise en scène du second spectacle, *la Calandria*, avait été confiée à René Dupuy. Cette comédie-bouffe, due au cardinal Bernardo Dovizi da Bibbiena, fut représentée pour la première fois en 1508 et jouée avec un succès constant durant tout le XVI[e] siècle. D'où vient qu'elle ait été à peu près complètement oubliée depuis ? On serait mal venu d'invoquer son invraisemblance. *Les Fourberies de Scapin* ne sont guère plus plausibles et, *mutatis mutandis*, le comique de Bibbiena vaut celui du Molière des simples bouffonneries. L'un et l'autre sont fondés sur le quiproquo : l'histoire d'un frère et d'une sœur séparés dans leur enfance, et il n'est pas jusqu'à l'histoire de Calandro enfermé dans une caisse qui ne rappelle celle du sac moliéresque, les coups de bâton en moins. La principale différence de l'un à l'autre tient à la plus grande verdeur de langage de l'Italien.

Aussi bien, pourquoi ne pas se réjouir tout bonnement, l'excellente adaptation de Michel Arnaud ajoutant à notre plaisir ? Le public d'Avignon a fait à *la Calandria* un accueil enthousiaste. Le spectacle était donné dans le verger d'Urbain V, la scène, installée contre un haut mur de lierre. Une discrète musique de Besse soulignait agréablement l'action. La nuit était pleine d'étoiles. Un papillon s'égarait parfois dans le pinceau lumineux d'un projecteur ; et J.-P. Moulinot, d'un puissant comique dans le rôle de Calandro, R. Dupuy en Fessenio, valet rusé à la manière italienne, J. Martin, nécromancien à l'impayable silhouette filiforme, la piquante Françoise Spira et leurs compagnons s'amusaient autant que les spectateurs. Un mouvement plus vif eût désarmé toute critique.

L'apothéose était réservée à la représentation du *Cid*, mis en scène par Jean Vilar. Il fallut refuser du monde, et j'ai entendu un Avignonnais facétieux se plaindre que les papes n'eussent pas prévu Gérard Philipe. Même sobriété dans le décor proprement dit que pour *le Prince de Hombourg* : quelques oriflammes flottant au vent. Mais, outre le fond de pierres vénérables, en Avignon la couleur et l'atmosphère sont étonnamment restituées par les surprenants costumes de Léon Gischia. Ainsi, dans cette représentation du *Cid* tout fait corps, et un acteur exceptionnel comme Gérard Philipe, dirigé, dosé ou jeté à corps perdu dans son lyrisme par Jean Vilar, n'écrase pas ses partenaires moins brillants.

Le Festival d'Avignon est par son succès définitivement entré dans la vie du théâtre, et l'on ne voit pas par quoi on pourrait le remplacer.

LÉOPOLD III DE BELGIQUE ET LA PRINCESSE DE RÉTHY DANS LES JARDINS DE L'HOTEL DU CAP D'ANTIBES. CELUI QUI VIENT D'ABDIQUER MÈNE LA UNE VIE TRÈS CALME.

Les Rois de la Côte...

PAR MICHEL HERVIEU

En lisant toutes les chroniques qui nous relatent les plaisirs et les ris des stations balnéaires ou thermales on est frappé par l' « attentisme » des journalistes. Les uns espèrent l'Aga Khan, les autres sont sur le point d'accueillir Greta Garbo ou Charlie Chaplin... mais il existe une Côte d'Azur où l'on n'attend personne, car toutes les célébrités sont déjà là !

Le soleil est une vedette mondiale qui possède les plus hautes relations, et de Cannes à Menton on n'aperçoit que des visages connus. A Monte-Carlo, Léon Bailby prépare dans la fièvre (mais avec l'assurance d'un traditionnel succès) le Bal des Petits Lits blancs, où se retrouveront pour un soir les rois en exil, le Tout-Gotha et les millionnaires, qu'ils soit de Rome, de New-York ou de Londres.

Sur la Côte d'Azur le bleu fixe est la couleur à la mode, et Picasso en a oublié ses idées « rouges » en serrant la main d'Ali Khan au vernissage d'une exposition de ses poteries à Vallauris. Le prince, d'ailleurs, paraît souvent seul et n'a qu'un souci : éviter Elsa Maxwell et ses commérages diffusés dans une chaîne de journaux américains.

Ray Sugar Robinson, lui, passe inaperçu, ou à peu près, car à Cannes les estivants sont aussi brunis que lui, et comme il se doit M[me] Benitez Rexach, plus connue sous le nom de « Môme Moineau », accueille à bord de son yacht *le Gosse* tous ceux qui veulent admirer les splendeurs de ce petit paquebot... et le beau parler de la maîtresse de maison, une vraie « causeuse », et pas bégueule avec ça !

Henry Ford a longuement visité le musée Napoléon, que M. Sella a installé dans les caves de son Eden Roc ; Georges Guétary — fraîchement naturalisé Français — vante les charmes de la Côte à sa maman récemment arrivée de Grèce, tandis que le fameux ténor Pinzia, du Metropolitan Opera de New-York, se repose à Cannes... d'avoir trop chanté *South-Pacific*. Le nabab de Palampour est arrivé, André Kostelanetz (sans orchestre) lui aussi... et l'on ne compte plus les têtes couronnées ou qui faillirent l'être : du roi Léopold III au duc de Windsor, avec l'ancienne reine de Bulgarie, les filles de feu le roi Victor-Emmanuel III, sans compter les richissimes Américains qui sont tous rois... de quelque chose !

LE PRINCE ET LA PRINCESSE DE BOURBON-PARME. — A DR. : LE PRINCE M.-P. DE BOURBON-PARME ACCUEILLE SUR L' « ATLANTIC » SA SŒUR JEANNE, QUI FUT REINE DE BULGARIE.

CI-CONTRE, LE DUC ET LA DUCHESSE DE WINDSOR SUR LE « SISTER ANNE », A BORD DUQUEL ILS SONT PARTIS POUR EFFECTUER UNE CROISIÈRE EN MÉDITERRANÉE. A GAUCHE, LE COMMANDANT ROBBINS.

CI-DESSUS, Mme WEISSMAN ET SON MARI (ROI DU PÉTROLE AUX U. S. A.). M. HERZFELD (ROI DU TURF AUX ETATS-UNIS) EN PROMENADE AVEC SON JEUNE AMI PATRICK HYLTON, FILS DU CHEF D'ORCHESTRE.

Photographies C. Traverso.

PETITES CHRONIQUES

UN NOUVEAU DIRIGEABLE

Depuis longtemps le dirigeable a, dans les airs, été supplanté par l'avion. C'est ainsi qu'il n'en avait pas été construit en Grande-Bretagne depuis 1930. Mais voici qu'une équipe d'aéronautes enthousiastes, dirigée par lord Ventry, vient d'en lancer un, le *Bournemouth*, qui peut transporter trois personnes pour des vols de longue durée et dont les essais ont eu lieu le 19 juillet à l'aérodrome de Cardington, dans le Bedfordshire.

REFLETS DES LETTRES

L'Académie française vient à nouveau de couronner M. Raymond Cortat, dont elle avait déjà lauré le premier recueil de poèmes, *le Voile de la Déesse*, il y a quelques années. Elle lui a cette fois décerné le prix triennal Verlaine pour son recueil *Gouttes de lune*, publié en tirage de luxe par les Editions Le Sillage, 20, villa Dupont, à Paris (16e). Un tel titre suggère assez que ces poèmes sont éclos sous le signe de la fantaisie, et même d'une fantaisie précieuse, qui n'est pas sans rappeler la manière et le ton de certaines *cantares* populaires espagnols ou des *traika* japonais.

Et sans doute Raymond Cortat, qui a cueilli dans l'œuvre de Jules Supervielle une charmante épigraphe pour son livre : *Incliner vers l'inutile avec délices*, dirait-il volontiers avec le même poète : « Vous connaissez mon goût pour la fantaisie, si décriée par ceux qui en manquent. » Cet ouvrage a de surcroît le privilège d'être illustré de sept dessins originaux du professeur Henri Mondor, de l'Académie française ; sept fleurs précieuses qui suggèrent exquisement le climat où s'épanouit et chatoie l'imagination de Raymond Cortat. Celui-ci s'inscrivait jusqu'à présent parmi les meilleurs écrivains du Massif central. Son dernier livre vient de le classer parmi les poètes que les anthologies futures ne pourront pas négliger.

RANDONNÉE DE BIENFAISANCE

Après le Tour de France cycliste, voici un tour d'Europe en cabriolet. Il a été entrepris par la fille d'un héros de l'Argonne, Mme Biardot, qui compte, au cours de son voyage, recueillir des fonds pour la « Maison des Gosses », œuvre qu'elle a fondée pour venir en aide aux orphelins de guerre et aux enfants abandonnés. La fille de Mme Biardot l'accompagne dans sa tournée. Cette photographie a été prise avant leur arrivée à Bruxelles.

LE LIVRE QUE VOUS DEVEZ AVOIR LU SI VOUS VOUS INTÉRESSEZ A...

LA ZOOLOGIE :

J. H. Williams, *Bill l'Eléphant*, traduction de Nathalie Gara (Hachette, 254 pages, 41 illustrations). Bill l'Eléphant, ce n'est pas le nom d'un pachyderme, mais le surnom de l'auteur, qui a si longtemps vécu dans la compagnie des éléphants qu'il a fini par s'identifier avec eux et parle et pense ici pour ses pensionnaires.

Il évoque le rôle que jouèrent ces animaux extrêmement intelligents comme auxiliaires de la 14e armée qui libéra la Birmanie.

L'auteur conte mille traits de la patiente et ingénieuse activité des éléphants. En passant, il détruit la légende selon laquelle, devenus vieux et indésirables dans une harde, ils vont mourir dans un vieux cimetière au cœur de la forêt. En réalité, les porcs-épics et autres hôtes de la jungle s'emparent de leurs restes, et il ne subsiste plus la moindre trace des cadavres.

1.652 éléphants furent repris aux Japonais entre novembre 1942 et la date de la capitulation. Et des deux compagnies d'éléphants engagées dans la guerre plusieurs centaines d'individus ont péri. Les autres ont rejoint les troupes d'éléphants sauvages, qui les ont accueillis sans défiance.

Les éléphants viennent d'être « nationalisés » en Birmanie. Ils perdent ainsi, nous dit l'auteur, les meilleurs amis qu'ils avaient en captivité : les Européens, dont bon nombre n'auraient jamais songé à aller travailler dans la jungle sans l'intérêt passionné qu'ils portent « au plus aimable et au plus intelligent des animaux ».

L'ASIE RUSSE :

Félix Leprince-Ringuet, *l'Avenir de l'Asie russe* (Flammarion, 244 pages). Inspecteur général des Mines, l'auteur met en œuvre, sous la forme d'un inventaire objectif, les enseignements qu'il a tirés de ses nombreux voyages d'études et de prospection dans les parties méridionales et orientales de l'Asie russe. L'immense bloc que celle-ci constitue est extrêmement riche en produits minéraux, principalement en combustibles solides et liquides. En partant du combinat Oural-Kouznetsk, l'Union soviétique a pu, grâce à cette production, créer une puissante industrie lourde, alimentée par un arsenal inexpugnable.

Mais la transformation de l'Asie russe en pays industriel a nécessité des transfèrements de populations agricoles ou nomades vers de nouveaux centres ; opérations menées si brutalement qu'elles jettent une ombre fâcheuse sur leur succès. Ces gens transplantés et convertis en ouvriers ou en travailleurs forcés n'ont qu'un rendement médiocre.

La Russie n'en poursuit pas moins un vigoureux et persévérant effort pour acquérir un niveau industriel comparable à celui des Etats-Unis, dont elle est encore fort éloignée. Le poids de sa puissance se déplace ainsi du côté de l'Asie, affectant en même temps l'équilibre démographique intercontinental et son propre centre de gravité politique.

De précieux détails statistiques éclairent cette étude et corrigent les données fournies par les économistes soviétiques, qui relèvent souvent de la propagande plus que de l'information.

ALBERT MOUSSET.

HOMMAGE A HENRI TASSO

Une cérémonie du souvenir s'est déroulée récemment à Marseille, où l'on inaugurait, sur la place de Lenche, une stèle à la mémoire d'Henri Tasso, décédé en 1944 et qui, député des Bouches-du-Rhône, maire de Marseille, fut un diligent sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande, au développement de laquelle il avait consacré ses efforts.

Dû au ciseau du sculpteur Eschakeur, le monument a été remis à la Ville de Marseille par M. Rémy Roux, ancien député, président du comité à qui est due l'érection de cette stèle. De nombreuses personnalités assistaient à la cérémonie, notamment MM. Gaston Defferre, ministre de la Marine marchande; Carlini, député-maire de Marseille ; Liautaud, sénateur ; Bergasse et Martinaud-Deplat, députés des Bouches-du-Rhône, etc. Nombre d'amis d'Henri Tasso s'étaient joints aux délégations des associations marseillaises qui avaient tenu à apporter, drapeaux en tête, un hommage de reconnaissance à l'ancien ministre.

Van der Kemp : « Intérieur ».

A TRAVERS LES GALERIES

A ses qualités de peintre Gérald Van der Kemp joint — fait rare à notre époque — celles de dessinateur.

Parmi ses œuvres exposées à la librairie Paul Morihien, Van der Kemp a choisi de préférence des portraits dessinés ou peints, des nus, des paysages et quelques natures mortes ou scènes d'intérieur.

Le dessin pour lui correspond au graphisme de la ligne pure : comme Matisse, il apprécie les courbes harmonieuses, les arabesques subtiles ; valeurs, lumières ou ombres ne sont point traditionnellement indiquées selon les formules toutes faites de l'enseignement académique ; les variations infinitésimales du trait révèlent seules volumes et lumières.

Toutefois, bien que dessinateur, Van der Kemp est loin d'être ennemi de la couleur; bien au contraire, dans ses toiles brossées largement il emploie les couleurs pures, qui s'exaltent les unes les autres.

Bernheim Jeune présente sept aquarelles de Cézanne dans une des salles de sa galerie. Ce choix restreint permet néanmoins de juger du génie exceptionnel du grand maître d'Aix. Certaines de ces toiles sont de simples ébauches : quelques lignes indiquent les formes essentielles : quelques touches d'aquarelle révèlent les plans et les masses d'ombre alors que les lumières sont étudiées en fonction du support, les blancs étant réservés sur le papier. D'autres aquarelles plus poussées sont un enchantement de l'œil et de l'esprit.

LE LANCEMENT DU PAQUEBOT « FERDINAND-DE-LESSEPS »

Construit par les Forges et Chantiers de la Gironde pour la Compagnie des Messageries Maritimes, le paquebot mixte *Ferdinand-de-Lesseps*, de 1.700 tonnes, a été lancé à Bordeaux le 21 juillet. La marraine de ce beau navire, qui dès octobre 1952 transportera ses 492 passagers entre la métropole et Madagascar, était la comtesse Françoise de La Bégassière, née Hélène de Lesseps, fille aînée du créateur du canal de Suez. De nombreuses personnalités, au premier rang desquelles M. Nepveu, président des Forges et Chantiers de la Gironde, et M. Anduze-Faris, président de la Compagnie des Messageries Maritimes, assistaient aux cérémonies.

LE PRIX DE ROME DE SCULPTURE

Le Grand Prix de Rome de sculpture pour 1951, dont le sujet était « les joies de la vie », a été attribué à M. Albert Féraud, élève de M. Janniot. Le lauréat, qui est âgé de vingt-huit ans, a été fêté joyeusement par ses camarades.

COURRIER MUSICAL

Deux festivals : Clamart et Versailles

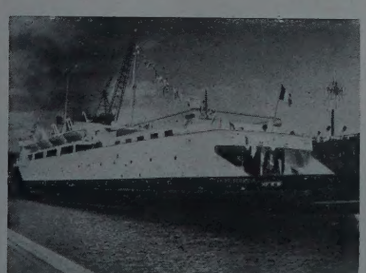
Un festival dans une ville de banlieue ? Mais voilà que cette quinzaine musicale de Clamart a, pour la troisième fois, attiré tant de monde que les sceptiques de la première heure reconnaissent aujourd'hui la légitimité des ambitions festivaliennes de la petite cité. Le succès grandissant du festival clamartrois se confirme. Excellent en pareil lieu, le principe d'éclectisme a été maintenu et ce ne fut pas un des moindres attraits du programme que d'offrir à chacun de quoi s'instruire ou se délasser en présentant, avec la parfaite qualité artistique conférée par le patronage des plus grands maîtres, des séances de folklore, de jazz ou de chorégraphie, à côté de récitals, de concerts symphoniques et spirituels.

On conçoit fort bien que les *Semaines de Musique de Versailles* aient poursuivi d'autres buts. Le décor des demeures royales, leur passé imposent des servitudes, et l'on vient chercher à Versailles souvenir ou résurrection des fastes d'autrefois. C'est ce qu'a fort bien compris Mme René Mayer qui présidait à ces fêtes musicales, luxueuses mais nécessairement intimes... car si le cadre est grandiose, la place n'en reste pas moins mesurée dans la galerie Basse, la chapelle royale ou la cour de Marbre. Seule la terrasse du Grand Trianon pouvait accueillir la foule qui applaudit, en une belle fin de jour, cinq siècles de fanfares « sonnées » par la musique de l'Air. On eut raison de ne pas oublier quatre grands musiciens du XXe siècle, car Versailles doit rester vivant. Mais la musique ancienne prédomina cependant. Détachons de l'ensemble deux joyaux sonores et visuels : la musique sacrée au feu des chandelles, dans la chapelle royale illuminée de l'extérieur, et l'enchantement nocturne d'un jeudi profane, la soirée Lully-Rameau, dans la cour de Marbre bordée d'orangers et de torchères.

L. Maurice-Amour.

LE PLUS GRAND FERRY-BOAT

Les chantiers navals danois d'Elseneur ont remis à la France le plus grand ferry-boat du monde. Construit pour la S.N.C.F., le *Saint-Germain*, qui avait été baptisé lors de son lancement par Mme Armand, femme du directeur général de la S. N. C. F., assurera la liaison entre Dunkerque et Douvres.



NOUVELLES RELIGIEUSES

Un prince se fait moine

Entrant dans l'ordre des Bénédictins, le prince Frédéric de Saxe-Meiningen vient de prononcer ses vœux au monastère de Niederalteich. La princesse Regina de Saxe-Meiningen, sœur du nouveau moine, et son mari, l'archiduc Otto de Habsbourg, assistaient à la cérémonie.

Le congrès de « Pax Romana »

Plus de deux cents délégués représentant près de trente nations se sont rencontrés à Reims, au Ve congrès de « Pax Romana ». L'abbé Patrick Heidsick avait organisé ces assises, qui se sont tenues dans la vieille abbaye Saint-Remi. M. Roger Millot, président de « Pax Romana » pour le Mouvement international des intellectuels catholiques, et M. Mac Donald, délégué du Canada pour le Mouvement international des étudiants catholiques, dirigent les travaux, sur le thème : « Pensée chrétienne, vie et formation professionnelle. »

Le scoutisme français en deuil

L'un des fondateurs du scoutisme français, le R. P. Sévin, s'est éteint au prieuré de Boran, dans l'Oise.

Un nouvel évêque

M. le chanoine Henri Dupont, curé-doyen de Merville (Nord), ancien professeur au petit séminaire d'Hazebrouck, a été nommé évêque titulaire de Dorylée et auxiliaire de S. Em. le cardinal Liénart, évêque de Lille.

PANORAMA RADIOPHONIQUE

La télévision

Les émissions de « Télé-Paris », assurées avec verve par Roger Féral et Jacques Chabannes, ont le grand mérite de la variété, formule à cultiver soigneusement en matière de télévision. Pendant quelques instants Ferdinand Lop, l'éternel candidat politique, apparaît, projeté dans les foyers, se plaint de ne pouvoir sauver le pays.

Le jeune violoniste Karleins Franke paraît à son tour. Venu tout récemment dans la capitale, il s'est tout d'abord rendu au studio afin de s'y faire entendre et voir. Les spectateurs ont ainsi pu suivre tous les mouvements de son visage expressif, épier ses moindres efforts, se rendre compte de l'acuité de son regard, des gestes mesurés qu'il fait et admirer son talent sobre et sûr.

Le son était transmis avec puissance, peut-être même trop amplifié, ce qui, heureusement, n'enlevait rien à sa pureté.

Par contre, alors que l'art de la vedette était ainsi mis soigneusement au premier plan, les accents de l'invisible piano accompagnateur semblaient trop effacés, ce qui produisait une impression de déséquilibre particulièrement sensible à notre époque où les virtuoses ont pris l'heureuse habitude de fondre harmonieusement leurs sonorités. Il y a là une technique nouvelle qui vaut d'être étudiée, comme on étudia autrefois la qualité de la mise en ondes et du mixage. Un nouvel élément, celui de la vue, ajoute une difficulté supplémentaire à surmonter.

W.-L. Landowski.

UNE NOUVELLE REVUE

L'Association des amis du Sahara, que préside le général Meynier, vient de faire paraître le premier numéro de la revue *Eurafrique*, nouvelle forme de son ancien bulletin.

ÉCHOS DU TOURISME

Un congrès a réuni à Vichy les délégués de l'Association des chroniqueurs et informateurs du tourisme, qui fut constituée en 1936. Les congressistes ont échangé des idées profitables au maintien et au développement du tourisme.

A l'issue d'une séance de travail le prix littéraire du tourisme pour 1951 a été attribué à M. Raymond Dumay pour ses deux ouvrages *Ma route de Bourgogne* et *Ma route d'Aquitaine*.

LÉGION D'HONNEUR

Parmi les récentes promotions nous relevons avec grand plaisir celle de M. J. Roos, ingénieur général de l'aéronautique, directeur général des usines Chausson, au grade de commandeur.

Cette distinction récompense les grands services rendus par M. Roos à la cause de l'aviation, où il fut successivement collaborateur immédiat de M. Caquot et chargé de la mobilisation industrielle en 1939, commandant des Forces françaises d'Extrême-Orient avant l'arrivée de nos troupes en Indochine et directeur des transports aériens au ministère des Travaux publics.

RAID DE « TEUF-TEUF »

Le Club des Teuf-Teuf, qui s'est souventes fois manifesté cette année « dans le cadre du bimillénaire », vient d'organiser un raid Paris-Oslo et retour. Au volant de sa de Dion 1902, M. Jean Djaniguian, qui a quitté la place de la Concorde le 21 juillet, compte être de retour le 18 de ce mois pour aller, le 20, accueillir à Dieppe le club anglais des vieilles voitures, qui viendra visiter la France avec quelque quarante véhicules de « la Belle Epoque ».

COURRIER DE LA DANSE

Celle qui créa *Phèdre* est revenue. Le rideau est à peine levé que derrière cette grande tache rouge de la cape frémit la silhouette ombreuse, dramatique.

Toumanova a une présence bouleversante ressentie à la première seconde.

Danseuse, elle demeure la même, montée debout sur la musique, très haut, très haut, jusqu'au paroxysme du drame. Maigre, étirée, elle se consume avec son amour implacable et terrible. Beaucoup moins racinienne que Darsonval, elle recrée soudain la Phèdre antique avec son refus de vivre et sa révolte, sa fièvre, sa rage...

Martine Cadieu.

NOUS AVONS LU POUR VOUS

Maurice Sérullaz : *Corot* (Fernand Hazan).

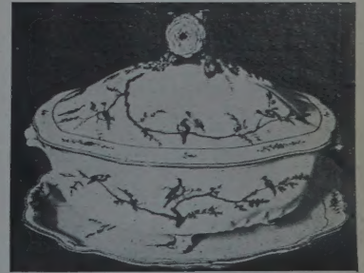
De format commode et de jolie présentation, ce volume fait partie de la Bibliothèque Aldine des Arts. La notice de notre collaborateur Maurice Sérullaz dit de façon aussi précise qu'élégante l'essentiel sur la vie et l'œuvre du grand peintre. Vingt-quatre planches reproduisent des toiles et des dessins où l'on découvre toujours de nouveaux motifs d'admiration.

Henri-J. Reynaud : *Faïences de Marseille XVIIe et XVIIIe siècles.*

A la fois technique et historique, cet ouvrage apporte nombre de précisions sur un art qui, de 1670 à 1827, brilla à Marseille d'un éclat incomparable et dont la gloire ancienne fut l'an dernier consacrée par la création d'un musée de la Faïence.

C'est un plaisir constant que de parcourir ces pages de beau papier couché où d'abondantes illustrations accompagnent heureusement un texte alerte et très bien documenté qui sait instruire son lecteur sans jamais cesser de rester attrayant.

Cette soupière est une œuvre de Joseph-Gaspard Robert, dont la période de production s'étend de 1754 à 1793.



ÉCHOS et NOUVEAUTÉS

SOYEZ CHIK AVEC VOTRE VOITURE

N'utilisez pour l'entretenir et la lustrer que le produit CHIK spécialement créé par SAOUTCHIK, maître carrossier à Paris depuis 1906.

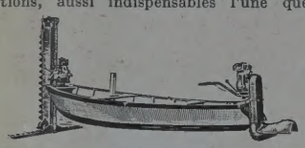
CHIK vous offre des avantages exclusifs : utilisé à l'état pur, il donne rapidement un brillant durable, sans attaquer la peinture. Mélangé à l'eau de lavage, CHIK lustrera automatiquement votre voiture.

Demandez-le à votre garagiste ou accessoiriste.

SAOUTCHIK, Neuilly (Seine).

BLOC-FAUCARD BATEAU-FAUCARDEUR (Bois ou Métal) PROPULSEUR AMOVIBLE

telles sont les trois heureuses innovations, aussi indispensables l'une que

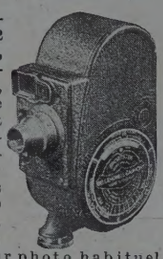


Bateau en métal, équipé en bateau-faucardeur et portant le propulseur amovible.

l'autre, créées par la maison Cl. BONNET et FILS pour l'entretien des étangs, canaux et bras de rivières, et complétées, le cas échéant, par la drague pour curage construite par la même maison.

Établissements Cl. BONNET et FILS, constructeurs, 4, rue de la Bastille, Paris (4e).

CAMERA "SPORTSTER" 8 mm. G. B. BELL HOWELL



VITESSES variables de 8 à 32 images-seconde, objectif interchangeable COOCKLE, F : 2,5 de 125 mm. de foyer. Chargement simplifié. Fonctionnement silencieux.

Utilise les bobines 8 mm. 2 × 7 m. 50 de toutes marques.

En vente chez votre fournisseur photo habituel.

CONSEILS « AUTOMOBILES » POUR PARTIR EN VACANCES

L'Automobile du mois d'août (n° 64), en vente actuellement, consacre un numéro spécial à tous les problèmes de la route :

— Les réalisations modernes en faveur de l'usager (auto-bar, stations-service, modèles, etc.).
— Conseils pratiques avant le départ.
— Quelques « astuces » de dépannage rapide.
— Tout ce qu'il faut savoir pour aller à l'étranger ou faire transporter votre auto par bateau ou chemin de fer.

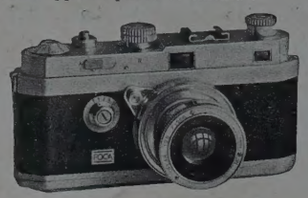
Au sommaire également :

— Faut-il adopter la priorité à gauche?
— *L'Automobile* propose un « Challenge de l'équipement ».
— Un document exclusif sur la Jaguar du Mans.
— Comment monter une « 125 » (voir nos 62 et 63).
— La cote des voitures d'occasion et les essais de vieux véhicules.

En vente partout, à défaut contre 60 francs à *l'Automobile*, 8, rue de Milan, Paris (9e).

PHOTO-PLAIT

vous évite les mécomptes : venez choisir votre appareil photo et cinéma :



Foca, Lumière, Kinax, Kodak, Royer, Sem, Drepy, Telka, Pontiac, Cinès, Pathé-Baby, Paillard, Emel, etc., chez PHOTO-PLAIT, 39, rue La Fayette, Paris (9e), où un choix très important est à votre disposition.

Vous trouverez la même variété dans ses succursales de Paris : 142, rue de Rennes (6e) (gare Montparnasse) ; 12, avenue Franklin-D.-Roosevelt (8e) ; 142, rue de Rivoli (1er) ; 104, rue de Richelieu (2e) (Bourse) ; 15, galerie des Marchands (gare Saint-Lazare) ; 6, place de la Porte-Champerret (17e).

Demandez le catalogue *Photo-Cinéma 1951*, 216 pages, contre envoi de 100 francs, remboursables sur premier achat de 1.500 francs. Facilités de paiement.

L'APPAREIL A DESSINER « REFLEX »

... vous permet de tout *copier - agrandir - réduire* exactement et rapidement. Notice n° 10 fco. J. FUCHS, constructeur, Thann (Haut-Rhin).

SURDITÉ VAINCUE

en trente jours, sans appareils coûteux. Disparition des bourdonnements. Rééducation et retour progressif de l'audition. Efficacité prouvée dans 15 pays. Notice discrète gratuite, sans engagement, du Dr Reichmann : S. A. B. (Service XC), 23, rue Saint-Michel, Menton (Alpes-Maritimes).

POUR LA 2 CV CITROËN

VOICI la malle arrière, dernière création SPEED, à laquelle s'ajoutent les enjoliveurs de roues. Sur le plan technique les ÉTABLISSEMENTS SPEED étudient un équipement moteur permettant une augmentation de rendement.

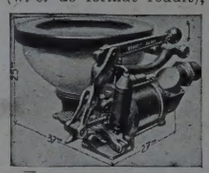
Pour tous renseignements : ÉTABLISSEMENTS BRISSONNET, 22 *ter*, boulevard du Général-Leclerc, Neuilly. Tél. MAI. 87-40.

DEUX ACCESSOIRES

réellement indispensables compléteront maintenant votre confort à bord.

a) *La toilette porcelaine* s'effaçant dans l'épaisseur de la cloison de votre bateau.

b) *Le Kid* (w.-c. de format réduit), offrant tous les avantages des grands. La même maison construisant tous autres accessoires, tels que chaînes, ancres, compas, lochs, winches, etc.



Ets Cl. BONNET et FILS, 4, rue de la Bastille, Paris. Tél. : ARC. 95-00.

CLIMATISATION

EMBELLISSEZ et modernisez votre garage et vos ateliers par la pose d'un plafond VITREX. Vous réaliserez

S. C. A., concessionnaire Citroën à Neuilly-sur-Seine, 65, av. du Roule.

ainsi très économiquement une climatisation, hiver comme été. Les voitures seront protégées du gel, de la poussière et de la chaleur.

Demandez la documentation F. I. à VITREX, 27, rue Drouot, Paris, qui installe dans toute la France.

COURRIER DE LA PHILATÉLIE

A l'occasion du « Festival de Grande-Bretagne », une série de deux timbres a été émise par les postes anglaises. Les deux valeurs, 2 1/2 d. rouge et 4 d. bleu, ont chacune un type particulier, avec l'effigie du roi George VI ; légende : « Festival of Britain 1851-1951 ».

En même temps, plusieurs timbres d'usage courant à l'effigie royale ont changé de couleurs, à la suite de modifications de tarifs. Les hautes valeurs de cet ensemble ont en outre été remplacées par de nouveaux types.

LE FESTIVAL D'ABERDEEN

Après bien d'autres villes, après Cheltenham, Oxford, Canterbury, une des plus séduisantes cités de la Grande-Bretagne, Aberdeen, est à son tour entrée dans la grande ronde du Festival avec toute une série de fêtes qui, commencées depuis le 30 juillet, se prolongeront jusqu'au 13 août.

Le programme comprend de nombreux concerts qui vont de la musique de chambre à la musique militaire ; deux expositions de peinture et un festival cinématographique sont prévus. Enfin ce vieux port écossais ne pouvait négliger son folklore, et une soirée entière sera consacrée à des danses exécutées par des highlanders. Ces festivités permettent d'admirer le décor unique qu'offre la ville avec ses maisons historiques et ses monuments de granit blanc qui se mirent dans les eaux calmes de l'embouchure de la Dee.

LA IXe FOIRE DE STOCKHOLM

Le 25 août prochain s'ouvrira la IXe Foire internationale de Stockholm. L'an dernier, cette manifestation, qui groupait 1.800 exposants appartenant à dix-sept nations, avait reçu près de 400.000 visiteurs. Tout laisse prévoir que cette année marquera une nouvelle progression. La section des « Activités et industries de la France et de l'Union française » y sera particulièrement favorisée puisqu'elle disposera pour son installation du Tennistadion, bâtiment vaste et confortable considéré comme le meilleur emplacement de la Foire.

Comité de Direction :
Président : Vincent DELPUECH.
Directeur : G. CAHEN-SALVADOR.
Administrateur : S.-M. QUILICI.

FRANCE-ILLUSTRATION MONDE ILLUSTRÉ
13, rue Saint-Georges

Publication hebdomadaire.
GEORGES OUDARD
Fondateur.

TÉL. Administration : TRUdaine 82-54
Rédaction : TRUdaine 78-47

TARIFS D'ABONNEMENT

Chèques postaux : PARIS 4670-19
Adresse télégr. : ÉDIFRANCILUS

L'abonnement n° 1 donne droit aux 49 numéros d'actualités.
L'abonnement n° 2 est formé des 49 numéros d'actualités et des 24 numéros de « France-Illustration littéraire et théâtrale »
L'abonnement n° 3 se compose des 52 numéros annuels, dont les trois numéros spéciaux traditionnels : « Noël », « Salon de l'Auto » et « Printemps ».
L'abonnement n° 4 comprend les 52 numéros annuels, dont les 3 numéros spéciaux traditionnels, et les 24 numéros de « France-Illustration littéraire et théâtrale ».

★

Les numéros « spéciaux d'actualités » sont servis sans augmentation de prix aux abonnés des quatre catégories.

Le supplément littéraire et théâtral, réservé aux seuls abonnés, paraît avec le 2e et le 4e numéro de chaque mois.

FRANCE ET UNION FRANÇAISE

	ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2	ABONNEMENT N° 3	ABONNEMENT N° 4
Un an...	4.400	5.600	6.000	7.200
6 mois...	2.200	2.800	3.000	3.600

ÉTRANGER

Abonnements payables soit en dollars, livres, francs suisses, escudos, soit en monnaie du pays (au cours officiel), soit en francs français.

	ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2	ABONNEMENT N° 3	ABONNEMENT N° 4
Un an...	5.400	6.950	7.250	8.800
6 mois...	2.700	3.475	3.625	4.400

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois. — Les demandes de changement d'adresse devront être accompagnées de la dernière bande et de 20 fr. en timbres-poste. — Droits de reproduction pour le texte et les illustrations réservés pour tous pays. — Les manuscrits, insérés ou non, ne sont jamais rendus et ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

TABLE DES MATIÈRES. Chaque semestre : 50 fr. — Frais d'envoi : 3 fr. 50 par fascicule.

HÔTELS et VILLÉGIATURES

CÔTE D'AZUR

Au GRAND HOTEL du CAP FERRAT
entre NICE et MONTE-CARLO - Tél. 250-20.
T. les joies de l'été. Son site - Sa piscine - Sa plage.

SUISSE

RHEINFELDEN, près Bâle (Suisse)
BAINS SALINS SCHUTZEN
Cœur, rhumatismes,
retour d'âge prématuré.

SEULS FABRICANTS
TISSAGES VOIRON-CHARTREUSE

LA MARQUE SUR LISIÈRES ★★★ IMPRESSIONS DE LYON ★★★ QUI NE SE FROISSE PAS VOUS GARANTIT UN COTON DE QUALITÉ

DESSINÉ PAR
A. Bouchéret LYON

ÉDITIONS S.N.E.P. — ILLUSTRATION

UN SIÈCLE DE VIE FRANÇAISE

1840-1940

par Ch. AUTRAN et G. G.-TOUDOUZE

Le boulevard des Italiens dans la soirée du 21 février 1848. (Réduction d'une des illustrations de l'ouvrage.)

TOUTE la vie française entre 1840 et 1940, groupée en un magnifique ouvrage sous la plus agréable et la plus artistique des présentations. Tous les aspects de ***la Mode, des Styles, des Arts, des Sciences, des Lettres et des Sports,*** tous les aspects de ***la vie française, populaire, mondaine, religieuse, théâtrale ou pittoresque.*** Toutes les manifestations et les événements qui se sont déroulés durant ce ***siècle prodigieux y sont visibles par l'image*** et commentés par un texte vivant.

UN SIÈCLE DE VIE FRANÇAISE sera pour chacun de vous — jeunes ou plus âgés — une source de souvenirs et d'enseignement. Outre les heures d'agrément qu'il vous procurera, il vous fournira toute une précieuse documentation réunie à grands frais sur les mouvements scientifiques ou littéraires ainsi que sur ***l'évolution des mœurs, du costume, du décor, de l'architecture, du commerce, de l'industrie, des transports, etc.*** En un mot, sur tous les signes de la vie d'un peuple placé en tête de la civilisation et du progrès.

UN SIÈCLE DE VIE FRANÇAISE reconstitue ainsi, pour le plus grand profit de tous, une époque passionnante et prodigieuse, déjà inscrite dans l'histoire comme l'une des plus géniales dans tous les domaines et demeurée illustre par les noms immortels de Victor HUGO, BALZAC, LAMARTINE, MUSSET, de LESSEPS, PASTEUR, EIFFEL, BRANLY, BERTHELOT, etc.; époque enfin qui aura vu naître ou se développer les plus merveilleuses inventions humaines, telles que ***la photographie, le chemin de fer, l'électricité, l'automobile, l'aviation, le cinéma, la T. S. F., etc.***

Il convenait d'élever à ces cent années un monument digne de les perpétuer dans la mémoire des hommes. C'est ce que nous avons voulu réaliser en éditant « UN SIÈCLE DE VIE FRANÇAISE », qui aura sa place dans toutes les bibliothèques judicieusement constituées.

UN LIVRE D'ART PASSIONNANT
UN DOCUMENTAIRE UNIQUE
LA RÉCAPITULATION VIVANTE D'UN SIÈCLE PRODIGIEUX

UN SIÈCLE DE VIE FRANÇAISE vous est offert en un important volume, format 39 × 29,5 centimètres, d'environ 400 pages illustrées, piquées sur toile, sous couverture artistique repliée sur carton. Il comporte un millier de reproductions, avec de ***nombreux hors-texte en couleurs,*** œuvres des plus grands artistes de l'époque. Il est présenté dans un étui de grand luxe et du meilleur goût. Sa réalisation d'une haute qualité et sa parfaite exécution en font un ouvrage digne du renom mondial de notre maison.

PRIX de VENTE pour la France et l'Afrique du Nord :

5.400 francs livraison franco de port.

POUR LES COLONIES ET L'ÉTRANGER, CE PRIX SERA MAJORÉ DES FRAIS D'EXPÉDITION

Ouvrage entièrement terminé, livrable immédiatement.

Pour le recevoir, prière de remplir ou copier le bulletin ci-dessous et de l'adresser aux :

ÉDITIONS S. N. E. P. — ILLUSTRATION
13, rue Saint-Georges, PARIS (9e)

Réunion familière chez Sarah Bernhardt

ÉDITIONS S. N. E. P. — ILLUSTRATION
13, rue Saint-Georges, PARIS-9e

Veuillez m'adresser votre ouvrage *Un Siècle de vie française*, dont le prix pour la France est de 5.400 francs, que je vous règle (1) par mandat postal, par chèque bancaire ou chèque postal (Paris 9062-88).
Frais de port en plus pour les Colonies et l'Etranger

Nom .....

Prénoms .....

Profession .....

Adresse .....

Ville ..... Départ .....

Date .....

Signature :

(1) Prière de rayer les mentions inutiles.

Imprimé sur les presses de la S. N. E. P. (Imprimerie Bobigny). Dépôt légal 3e trimestre 1951. N° 147. — Printed in France.